

Poznań, 31.10.2016 r.

WOO-II.4200.5.2014.JC.55

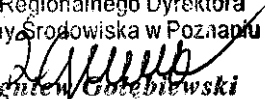
Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), dalej *ustawa o oś.*, zawiadamiam strony postępowania o wydaniu w dniu 28.10.2016 r. decyzji, której treść podaję niżej.

Doręczenie ww. decyzji stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art. 49 k.p.a. Strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Art. 74 ust. 3 ustawy o oś. Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 kodeksu postępowania administracyjnego.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu

Zbigniew Golebiewski
Kierownik Oddziału
Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach
i Przedsięwzięć Liniowych

WOO-II.4200.5.2014.JC.54

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. h, art. 82 oraz art. 85 ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Autostrady Wielkopolskiej S.A., ul. Dziadoszańska 10, 61-248 Poznań o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny” według wariantu I.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. od km 155+870 do km 172+000. Zakres prac obejmuje:

- od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Komorniki”, tj. od km 155+870 do km 158+300 o długości 2,43 km – poszerzenie korony autostrady „na zewnątrz”,
- od km 158+300 do km 158+675 o długości 0,375 km – przejście z poszerzenia „na zewnątrz” do poszerzenia „do wewnątrz”,
- od węzła „Poznań Komorniki” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. od km 158+675 do km 171+600 o długości 12,925 km – poszerzenie „do wewnątrz”,
- od km 171+600 do km 172+000 o długości 0,4 km – przejście z poszerzenia „do wewnątrz” do poszerzenia „na zewnątrz”.

Poszerzenie zostanie wykonane w taki sposób, aby uzyskać przekrój poprzeczny o trzech pasach ruchu o szerokości 3,5 m każdy i pas awaryjny o szerokości 3,0 m.

Dodatkowo, w ramach realizacji prac drogowych wykonane zostaną:

- odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na dojazdach do wiaduktów i mostów w ciągu autostrady,
- odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na połączeniu z odcinkami przylegającymi do zakresu opracowania,
- naprawy (wzmocnienie) konstrukcji jezdnii łącznic i dróg poprzecznych na węzłach „Poznań Komorniki”, „Poznań Luboń” i „Poznań Krzesiny” – opcjonalnie w zależności od opracowanej przez Wykonawcę prognozy ruchu oraz analizy nośności poszczególnych elementów węzłów,
- wymiany warstwy ścieralnej na ww. jezdniach,
- wydłużenie przejazdów awaryjnych zlokalizowanych w km: 160+537,5; 163+237,5; 165+437,5; 169+287,5 z 75 m do długości 111 m,
- wykonanie nawierzchni przy kolumnach alarmowych zlokalizowanych w km: 155+957, 157+580, 159+575, 161+385, 163+310, 165+290, 167+270, 169+080, 170+750 po obu stronach autostrady,
- wymianę barier ochronnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 01.04.2010 (Dz. U. z 2010 Nr 65 poz. 407),
- wymianę ścieków prefabrykowanych ułożonych przy krawędzi nawierzchni jezdni,
- wymianę ścieków prefabrykowanych skarpowych,
- przełożenie rowów przydrożnych na odcinkach poszerzenia „na zewnątrz”, tam gdzie pozostawałyby one w kolizji z poszerzonym korpusem autostrady.

W związku z dobudową trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniem konstrukcji nawierzchni na przedmiotowym odcinku autostrady A2 w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji wykonane zostaną również następujące prace:

- poszerzenie mostu nad rzeką Wiryńką w km 156+526 do trzech pasów ruchu,
- przebudowa kanalizacji deszczowej,
- przebudowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa linii i kabli energetycznych – infrastruktury niezwiązanej z autostradą,
- przebudowa łączności autostradowej,
- przebudowa infrastruktury telekomunikacyjnej niezwiązanej z autostradą,
- przebudowa urządzeń melioracyjnych,

- przebudowa organizacji ruchu.
2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
- 1) Roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego w rejonie terenów chronionych akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej, tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
 - 2) Bazę sprzętowo-magazynową zlokalizować w maksymalnej odległości od terenów wymagających ochrony akustycznej.
 - 3) Wylimitować z placu budowy maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu.
 - 4) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
 - 5) Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zgromadzonych; pojemniki lokalizować w miejscach utwardzonych i dodatkowo zabezpieczonych materiałami izolacyjnymi; miejsca magazynowania odpowiednio oznakować, zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych.
 - 6) Podczas rozbudowy mostu nad Wirynką, rzekę zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem poprzez zamontowanie pod mostem siatek i folii.
 - 7) Konserwować i czyścić system odwodnienia; przeglądy zbiorników oraz studzienek i rowów przeprowadzać po każdym deszczu nawalnym, nie rzadziej niż raz na pół roku.
 - 8) Miejsca w bazie materiałowo-sprzętowej wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną oraz pozostawiania parku maszynowego, a także miejsca przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych wyścielić materiałami izolacyjnymi i wyposażać w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych; zastosować zabezpieczenia, które umożliwią maksymalne ograniczenie migracji ewentualnych wycieków na lądzie i w rzece.
 - 9) Zaplecze technicznych, baz materiałowo-sprzętowych oraz parku maszynowego nie lokalizować na terenie strefy ochronnej ujęcia Dębina.
 - 10) Zaplecze sanitarne budowy wyposażać w przenośne toalety, a ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych; opróżnianie i wywóz prowadzić przez uprawnione podmioty.
 - 11) Prowadzić regularne kontrole wykopów, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, wyłapywać je i przenosić w odpowiednie siedliska, wskazane przez przyrodnika.
 - 12) Na odcinku w km od 161+930 do 162+480 oraz w km od 162+640 do 163+420, po północnej stronie autostrady wykonać punktowe nasadzenia drzew formy piennej i naturalnej oraz krzewów, uzupełniające nasadzenia już istniejące.
 - 13) Wzdłuż projektowanych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej, zastosować nasadzenia pnączy, uwzględniające istniejące uzbrojenie terenu, dostępność oraz warunki bonitacyjne gwarantujące powodzenia nasadzeń.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Na całym odcinku drogi zaprojektować nawierzchnię z warstwą ścieralną z SMA (mieszanki mineralno-asfaltowej) o uziarnieniu < 10 mm.

- 2) W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, zrealizować następujące rozwiązania w podanych niżej lokalizacjach:
 - a. istniejący ekran akustyczny w km od 159+136 do 159+400 wzdłuż łącznicy węzła Poznań Komorniki (kierunek Wrocław-Warszawa) o długości 295 m i wysokości 3,5 m podwyższyć do wysokości 5,0 m,
 - b. od km 160+725 do 161+057 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 334,0 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady w odległości od 41 do 45 m od jej osi,
 - c. od km 161+057 do 161+319 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 268,5 m zlokalizowany po południowej stronie autostrady w odległości od 35 do 46 m od jej osi,
 - d. od km 160+239 do 160+515 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,0 m i długości 275,5 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 32 do 37 m od jej osi,
 - e. od km 160+562 do 160+610 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,0 m i długości 48,1 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 39 do 42 m od jej osi,
 - f. od km 160+610 do 160+764 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 153,5 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 40 do 42 m od jej osi,
 - g. od km 160+890 do 161+180 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,5 m i długości 290,7 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 36 do 44 m od jej osi,
 - h. od km 161+180 do 161+266 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 86,1 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 34 do 36 m od jej osi,
 - i. od km 161+332 do 161+357 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 28,2 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 32 do 37 m od jej osi,
 - j. od km 161+357 do 161+620 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 262,6 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 31 do 33 m od jej osi,
 - k. istniejący ekran akustyczny w km od 161+620 do 161+720 po stronie południowej autostrady o długości 100,0 m i wysokości 3,0 m podwyższyć do wysokości 4,5 m,
 - l. od km 161+696 do 161+711 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 5,0 m i długości 15,0 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
 - m. istniejący ekran akustyczny w km od 161+711 do 161+972 położony po stronie południowej autostrady o wysokości 3,3 m, na odcinku od km 161+711 do 161+860 o długości 149,0 m podwyższyć do wysokości 5,0 m, a na odcinku od km 161+860 do km 161+972 o długości 112,0 m podwyższyć do wysokości 3,5 m,
 - n. istniejący ekran akustyczny w km od 161+950 do 162+040 położony po stronie południowej autostrady o długości 90,0 m i wysokości 3,0 m podwyższyć do wysokości 3,5 m,
 - o. od km 161+280 do 161+458 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 181,0 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 34 do 43 m od jej osi,
 - p. od km 161+458 do 161+601 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 142,9 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 31 do 34 m od jej osi,
 - q. od km 161+601 do 161+773 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,0 m i długości 173,1 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 18 do 31 m od jej osi,

- r. od km 161+773 do 161+898 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 125,2 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- s. od km 162+451 do 162+585 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 135,5 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 32 do 37 m od jej osi,
- t. od km 162+608 do 162+657 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 52,1 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 40 do 49 m od jej osi,
- u. od km 163+583 do 163+650 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 67,7 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 21 do 29 m od jej osi,
- v. od km 163+644 do 163+745 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,5 m i długości 101,2 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 23 do 25 m od jej osi,
- w. od km 163+745 do 163+805 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 60,5 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 24 do 27 m,
- x. od km 163+719 do 163+808 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 88,9 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 31 do 33 m od jej osi,
- y. istniejący ekran akustyczny w km od 163+828 do 163+849 autostrady A2 zlokalizowany wzdłuż drogi wojewódzkiej 430 po jej zachodniej stronie o długości 145,0 m i wysokości 2,0 m podwyższyć do wysokości 3,0 m,
- z. od km 164+804 do 164+865 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 61,6 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- aa. od km 164+865 do 165+025 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 159,9 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- bb. od km 165+025 do 165+180 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 158,8 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 36 m od jej osi,
- cc. od km 165+197 do 165+315 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 118,9 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 34 do 35 m od jej osi,
- dd. od km 165+315 do 165+374 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,0 m i długości 59,1 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 34 do 35 m od jej osi,
- ee. od km 164+832 do 164+882 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 49,2 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 19 do 20 m od jej osi,
- ff. od km 164+882 do 165+024 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 142,7 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- gg. od km 165+024 do 165+081 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,5 m i długości 56,5 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- hh. od km 165+081 do 165+101 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 20,3 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 18 do 21 m od jej osi,
- ii. od km 165+089 do 165+190 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 102,2 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 24 do 35 m od jej osi,
- jj. istniejący ekran akustyczny w km od 165+207 do 166+050 położony po stronie północnej autostrady o wysokości 3,5 m i długości 842,5 m:
- na odcinku od km 165+271 do km 165+439 o długości 168,1 m podwyższyć do wysokości 4,0 m,
- na odcinku od km 165+523 do km 165+728 o długości 204,4 m podwyższyć do wysokości 5,5 m,
- kk. od km 166+380 do 166+450 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,0 m i długości 70,0 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 36 do 37 m od jej osi,
- ll. od km 166+450 do 166+563 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 128,2 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 36 do 52 m od jej osi,
- mm. od km 166+590 do 166+681 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,0 m i długości 97,4 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 36 do 46 m od jej osi,
- nn. istniejący ekran akustyczny w km od 167+842 do 168+658 położony po stronie północnej autostrady o wysokości 2,5 m i długości 819,0 m, na odcinku od km 168+302 do km 168+588 o długości 285,1 m podwyższyć do wysokości 3,0 m,
- oo. od km 168+026 do 168+040 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 14,0 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- pp. od km 168+139 do 168+489 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,0 m i długości 341,6 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 18 do 19 m od jej osi,
- qq. od km 169+082 do km 169+200 autostrady A2 zaprojektować wał ziemny o wysokości 2,0 m i długości 118,0 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, stanowiący przedłużenie istniejącego wału ziemnego w tym miejscu.
- rr. od km 169+215 do 169+422 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 3,5 m i długości 206,6 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 34 do 35 m od jej osi, położony częściowo na istniejącym wale ziemnym o wysokości 5,5,
- ss. od km 169+422 do 169+442 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 4,0 m i długości 20,4 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady, w odległości od 34 do 35 m od jej osi,
- tt. od km 170+536 do 170+677 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 2,5 m i długości 284,6 m, zlokalizowany wzdłuż łącznicy węzła Poznań Krzesiny (kierunek Świecko-Katowice), w odległości od 210 do 454 m od jej osi,
- uu. od km 171+519 do 171+600 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 84,3 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 30 do 34 m od jej osi,
- vv. od km 171+600 do 171+801 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 201,1 m, zlokalizowany po północnej stronie autostrady, w odległości od 34 do 35 m od jej osi, na istniejącym wale ziemnym o wysokości 2,0 m,
- ww. od km 171+600 do 171+803 autostrady A2 zaprojektować ekran akustyczny o wysokości 1,5 m i długości 197,3 m, zlokalizowany po południowej stronie autostrady w odległości od 34 do 37 m od jej osi, na istniejącym wale ziemnym o wysokości 2,0 m.

Wysokości ekranów projektowanych i podwyższanych określono względem rzędnej terenu.

Zaprojektować ekrany akustyczne o klasie izolacyjności akustycznej nie mniejszej niż B3, określonej według normy PN-EN 1793-2:2001. Powyższe dotyczy całej konstrukcji przegrody łącznie tj.: podwaliny betonowej, konstrukcji nośnej oraz paneli akustycznych.

3) Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonać jako sztywne oraz nie dopuścić do powstania przerwy pomiędzy poziomem terenu, a

podstawą ekranu, ani otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, a także między częścią projektowaną, a istniejącą.

- 4) W odniesieniu do istniejących ekranów akustycznych, podjąć działania podwyższające ich izolacyjność akustyczną do poziomu określonego jak dla ekranów projektowanych. W szczególności dotyczy to przypadków, w których stwierdzono obniżenie ich izolacyjności akustycznej spowodowane nieszczelnością, nieciągłością, ubytkami.
- 5) Wszystkie ekrany akustyczne, z wyjątkiem ekranów na mostach i wiaduktach, wykonać z materiału pochłaniającego hałas od strony autostrady. Zastosować materiał, który będzie się charakteryzował klasą dźwiękochłonności nie mniejszą niż A3, określoną według normy PN-EN 1793-1:2001. Dotyczy to ekranów na całej ich wysokości, za wyjątkiem podwaliny betonowej, sięgającej do wysokości maks. 0,5 m względem rzędnej terenu.
- 6) W ekranach dźwiękochłonnych dopuszcza się stosowanie elementów przziernych (w klasie dźwiękochłonności A0), pod warunkiem, że elementy te nie będą stanowić więcej niż 10% całkowitej powierzchni ekranu.
- 7) Powierzchnię ekranów akustycznych od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, w przypadku, kiedy pomiędzy tym ekranem a terenem wymagających ochrony akustycznej znajdzie się inne źródło hałasu (ulica) wykonać z materiału pochłaniającego charakteryzującego się klasą dźwiękochłonności nie mniejszą niż A4, określoną według normy PN-EN 1793-1:2001.
- 8) Ekran na obiekcie mostowym na rzece Warcie wykonać z materiałów przezroczystych oraz oznakować w sposób widoczny dla ptaków.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytworzenia energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

II. Nakładam następujące obowiązki dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

III. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej

Ustala się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, po roku od dnia oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W ciągu kolejnych sześciu miesięcy analizę przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska. Analizę porealizacyjną wykonać zgodnie z przepisami szczegółowymi w następującym zakresie:

1. Oddziaływanie akustyczne

W ramach analizy wykonać pomiary poziomu hałasu w punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej za ekranami oraz w miejscach, w których ich nie przewidziano, co najmniej po jednym punkcie dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu i ukształtowania terenu. W rejonie węzłów, zlokalizować co najmniej 4 punkty pomiarowe. Pomiary wykonać jednorazowo, zgodnie z metodyką określoną w przepisach szczegółowych, przez laboratorium akredytowane. W szczególności uwzględnić następującą lokalizację punktów pomiaru hałasu:

Lp.	Orientacyjna lokalizacja wg kilometrażu autostrady A2	Strona drogi	Oznaczenie punktu według raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość	zasadność wykonania pomiaru
1	159+220	południowa	2	Komorniki	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
2	160+460	Południowa	4	Komorniki	weryfikacja przyjętych założeń
3	160+850	południowa	5	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
4	161+220	południowa	8	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
5	161+460	południowa	11	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
6	161+660	południowa	15	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
7	161+280	południowa	16	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
8	161+500	Południowa	zabudowa przy ul. Chopina w Luboniu	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
9	163+700	południowa	22	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
10	165+140	południowa	25	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
11	165+210	Południowa	30	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
12	168+250	południowa	33	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
13	169+400	południowa	38	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
14	170+600	Południowa	44	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
15	171+280	Południowa	48	Poznań	weryfikacja przyjętych założeń
16	171+720	Południowa	51	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
17	169+200	Północna	56, 57	Poznań	weryfikacja przyjętych założeń
18	168+200	północna	59	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
19	166+480	północna	62	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
20	165+920	północna	67	Poznań	weryfikacja skuteczności

Lp.	Orientacyjna lokalizacja wg kilometrażu autostrady A2	Strona drogi	Oznaczenie punktu według raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Opis lokalizacji / miejscowość	zasadność wykonania pomiaru
					ekranu akustycznego
21	165+180	północna	75	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
22	162+590	północna	87	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
23	161+700	północna	89	Luboń	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego
24	160+660	północna	109	Poznań	weryfikacja skuteczności ekranu akustycznego

2. Ochrona powietrza:

Wykonać pomiary i przedstawić analizę rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie prowadzonego monitoringu natężenia ruchu. Pomiary wykonać cztery razy w ciągu roku (co kwartał) od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania w stałym punkcie pomiarowym. Każdy pomiar wykonać w godzinie szczytu, w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania drogi, pobierając każdorazowo dwie próbki pomiarowe (średnia z pomiarów). Punkt pomiarowy zlokalizować poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny, w możliwie jak najmniejszej odległości od linii rozgraniczających inwestycję. Pomiar należy wykonać od strony nawierzchni uwzględniając różę wiatrów. Powyższe pomiary winny być wykonane przez akredytowane laboratorium.

3. Gospodarka wodno-ściekowa:

Przedstawić analizę skuteczności podczyszczania ścieków wprowadzanych do środowiska, w oparciu o wykonane pomiary. Badania (pomiary) wykonać 2 razy w roku w okresie stanów wysokich, po wiosennych roztopach oraz przy stanach niżówkowych, na wylotach ze wszystkich zbiorników do odbiorników. W zakresie badań należy uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne oraz chlorki.

VII. Integralną częścią decyzji jest Załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

28.03.2014 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor* wpłynął wniosek Autostrady Wielkopolskiej S.A. z siedzibą przy ul. Dziadoszańskiej 10 w Poznaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”.

Do wniosku została załączona karta informacyjna przedsięwzięcia sporządzona zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 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 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), dalej *ustawa o oś*, wraz z załącznikami.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, polega na rozbudowie przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) i na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1 tego rozporządzenia zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Regionalny Dyrektor prowadzi postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. h *ustawy o oś*.

Na podstawie art. 61 § 4 oraz w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), dalej *k.p.a.*, organ powiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i składania uwag i wniosków. Zawiadomienie zostało obwieszzone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przechodzi i na które oddziałuje przedsięwzięcie tj.: w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, ust. 2 i 3 oraz art. 68 i 78 *ustawy o oś Regionalny Dyrektor* wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu pismem z 8.04.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.2 o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Ww. pismo zostało doręczone adresatowi w dniu 11.04.2014 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu zajął stanowisko w przedmiotowej sprawie wydając opinię sanitarną z 25.04.2014 r., znak: NS-52/1-35(2)/14. Pismo zostało nadane u operatora pocztowego 28.04.2014 r., a zatem po upływie terminu wskazanego w art. 64 ust. 4 *ustawy o oś*. Zgodnie z art. 78 ust. 4 *ustawy o oś*, niezajęcie stanowiska w terminie potraktowano jako brak zastrzeżeń dotyczących realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z wnioskiem oraz kartą informacyjną przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie przedsięwzięcia, jego zakres i skalę oraz wielkość zajmowanego terenu, *Regionalny Dyrektor* postanowieniem z 6.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.4 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zawiadomieniem z 6.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.5 organ poinformował strony o wydanym postanowieniu. Zawiadomienie zostało obwieszzone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach, przez które przechodzi inwestycja tj. w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

Pismem z 14.05.2014 r., znak: AWSA/PE/EP/559/2014 Autostrada Wielkopolska S.A. wniosła zażalenie na postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z 06.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.4 stwierdzające obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 15.05.2014 r., znak: AWSA/PE/EP/572/2014 Autostrada Wielkopolska S.A. przekazała dodatkowe informacje.

W konsekwencji, na podstawie art. 133, w związku z art. 144 *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* pismem z 20.05.2016 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.6 przekazał zażalenie wraz z aktami sprawy oraz dokumentacją Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska, jako organowi II instancji. W trybie art. 49 *k.p.a.*, w związku art. 74 ust. 3 *ustawy o oś*, zawiadomieniem z 21.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.9 organ poinformował strony o wniesieniu ww. zażalenia oraz o przekazaniu zażalenia Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska. Zawiadomienie zostało obwieszzone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Poznań, w mieście Luboń oraz w gminie Komorniki. Pismem z 27.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.10 tut. organ przekazał Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska pisma, które wpłynęły po przesłaniu zażalenia.

Postanowieniem z 28.08.2014 r., znak: DOOŚ-oaI.4200.18.2014.oz.4 Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po rozpatrzeniu zażalenia Autostrady Wielkopolskiej S.A., uchylił w części i w tym zakresie orzekł oraz w pozostałej części utrzymał w mocy postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 06.05.2014 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.4.

W związku z art. 63 ust. 5 *ustawy o oś*, postanowieniem z 12.09.2014 r., znak: WOO-

II.4200.5.2014.JC.14 tut. organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zawiadomienie dotyczące tej kwestii zostało obwieszczone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

Pismem z 12.11.2014 r., znak: DOOŚ-0al.4200.18.2014.0z.7 Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił akta sprawy wraz z dokumentacją.

Pismem z 10.09.2015 r., znak: AWSA/DT/EP/1201/2015 wnioskodawca przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*. Wraz z *raportem* przedłożono załączniki graficzne przedstawiające zasięg oddziaływania przedsięwzięcia; poświadczone przez właściwy organ kopie mapy ewidencyjnej obejmujące przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz teren, na który będzie ono oddziaływać; wypisy z rejestru gruntów obejmujące działki, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz działki, na które będzie ono oddziaływać; wykazy działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie oraz tych, na które będzie ono oddziaływać. W związku z tym Regionalny Dyrektor postanowieniem z 17.09.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.18 podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji. Zawiadomienie dotyczące wydanego postanowienia zostało obwieszczone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

Pismem z 28.09.2015 r., znak: AWSA/DU/MP/1288/2015 wnioskodawca sprostował wykaz działek załączony do pisma z 10.09.2015 r., znak: AWSA/DT/EP/1201/2015, a także przedłożył brakujące wypisy z ewidencji gruntów. Jednocześnie do ww. pisma wnioskodawca dołączył kopię reklamacji złożonej do Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Poznaniu w związku z błędnymi numerami arkuszy map na 35 otrzymanych wypisach z ewidencji gruntów. Przy piśmie z 23.09.2015 r., znak: GKG.4010.0794.2015 Powiatowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Poznaniu przedłożył prawidłowe wypisy z ewidencji gruntów. Wniosek został zatem uzupełniony o załączniki, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3 i 6 ustawy oos.

W związku ze zmianą ustawy oos, która weszła w życie 4.09.2015 r. w art. 74 ust. 1 dodany został pkt 7, w którym określono dodatkowy załącznik wymagany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji. Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie wymaga wycinki drzew i krzewów, zatem wymóg zawarty w art. 74 ust. 1 pkt 7 ustawy oos nie ma tutaj zastosowania.

Regionalny Dyrektor pismami z: 21.10.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.24; 16.12.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.25; 22.12.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.26; 28.12.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.27; 29.02.2016 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.29 na podstawie art. 50 § 1 k.p.a. wyzywał wnioskodawcę do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, ochrony powietrza atmosferycznego, ochrony przyrody, gospodarki wodno – ściekowej i hydrogeologii.

Pismami z: 6.11.2015 r., znak: AWSA/DU/MP/1449/2015; 29.12.2015 r., znak: AWSA/PE/1702/2015; 7.01.2016 r., znak: AWSA/DU/MP/19/2016; 7.01.2016 r., znak: AWSA/DU/MP/20/2016; 11.01.2016 r., znak: AWSA/DU/MP/32/2016; 12.02.2016 r., znak: AWSA/DU/MP/151/2016; 7.03.2016 r., znak: AWSA/DT/EP/289/2016 przedkładano uzupełnienia *raportu*.

Pismem z 16.03.2016 r., znak: WPRIOS.604.55.2015 Burmistrz Miasta Lubonia sprostował informacje zawarte w swoim piśmie z 30.12.2015 r., znak: WPRIOS.604.55.2015,

dotyczące kwalifikacji akustycznej terenu położonego w sąsiedztwie autostrady, które zostało dołączone do wyjaśnień inwestora z 7.01.2016 r., znak: AWSA/DU/MP/19/2016.

Pismem z 14.12.2015 r., znak: DPP.DPP2.601.17.2015.13.mch Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad złożyła zastrzeżenia dotyczące treści pisma Autostrady Wielkopolskiej S.A. z 6.11.2015 r., znak: AWSA/DU/MP/1449/2015 dotyczące prognozy ruchu na autostradzie A2. Regionalny Dyrektor przy piśmie z 22.12.2015 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.26 przekazał Autostradzie Wielkopolskiej S.A. ww. pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z prośbą o odniesienie się do jego treści. Pismem z 29.12.2015 r. znak: AWSA/PE/1702/2015 Autostrada Wielkopolska S.A. złożyła stosowne wyjaśnienia, nie mające jednak wpływu na rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie.

W trakcie trwania postępowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu zostały przesłane pisma: przewodniczącego Zarządu Osiedla Świerczewo z 8.01.2016 r. pana Władysława Szczęcha z 16.04.2014 r., Burmistrza Miasta Lubonia z 7.05.2014 r., pani Danuty Seitz z 10.08.2015 r. pana Macieja Bodusa z 17.09.2015, Rady i Zarządu Osiedla Świerczewo z 14.12.2015 r. i 15.02.2016 r. dotyczące przedmiotowego przedsięwzięcia, na które tut. organ odpowiadał pisemnie, bądź drogą elektroniczną pismami z 21.05.2014 r., 21.08.2015 r., 1.10.2015 r., 14.12.2015 r., 9.02.2016 r., 29.02.2016 r., 24.03.2016 r., 30.03.2016 r., 1.04.2016 r. Ponadto, pismem z 26.04.2016 r. Burmistrz Miasta Lubonia oraz pismem z 11.05.2016 r. Spółka Aquanet złożyła swoje uwagi do *raportu*.

W odniesieniu do pism złożonych przez strony postępowania, organ wystąpił do inwestora o ustosunkowanie się do przedłożonych uwag. Stosowne uzupełnienia stanowią akta sprawy, z którymi strony mogły się zapoznać w toku postępowania. Przedłożone uwagi oraz wyjaśnienia inwestora Regionalny Dyrektor przeanalizował i zważył stanowiska, przy konstruowaniu niniejszego rozstrzygnięcia.

Po zgromadzeniu całości dokumentacji, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ustawy oos, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 30.03.2016 r. do 21.04.2016 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 31.03.2016 r. do 20.04.2016 r. Zawiadomienie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało obwieszczone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 oraz art. 78 ustawy oos, pismem z 5.04.2016 r. Regionalny Dyrektor wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wydanie opinii co do realizacji planowanego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu pismem z 8.05.2016 r. wydał opinię znak: NS-52/1-42/16, w której zaopiniował pozytywnie przedłożoną dokumentację w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych jednocześnie wskazując iż realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa, w wyznaczonym przez organ terminie wpłynęły uwagi i wnioski społeczeństwa: pismo z 31.03.2016 r. Nieruchomości Wielkopolski, Wspólnota Mieszkaniowa przy ul. 3.Maja w Luboniu, mail z 1.04.2016 r. pana Jarostawa Antkowiaka, mail z 1.04.2016 r. pana Roberta Szmyta, mail z 7.04.2016 r. pani Danuty Stanickiej, pismo z 6.04.2016 r. pana Piotra Kubiaka, mail z 8.04.2016 r. pana

Radosława Siekierko, mail z 12.04.2016 r. pana Kazimierza, mail z 8.04.2016 r. pani Małgorzaty Zielińskiej, mail z 8.04.2016 r. pana Wojciecha Zielińskiego, mail z 11.04.2016 r. Pani Katarzyny Iwińskiej, mail z 11.04.2016 r. pani Magdaleny Duszyńskiej, pismo z 6.04.2016 r. Spółdzielni Mieszkaniowej w Luboniu, mail z 12.04.2016 r. pani Małgorzaty Cerbin, mail z 12.04.2016 r. Pani Krystyny Darożka, mail z 13.04.2016 r. bez podpisu, pismo z 14.04.2016 r. pana Rafała Gacka, pismo z 15.04.2016 r. pana Władysława Szczęcha, mail z 17.04.2016 r. państwa Agaty i Artura Gesickich, mail z 18.04.2016 r. pana Łukasza Biniakiewicza, mail z 18.04.2016 r. pana Pawła Wrzeszczyńskiego, mail z 17.04.2016 r. państwa Kamili i Włodzimierza Antkowiaków, mail z 12.04.2016 r. państwa Agnieszki i Tomasza Kuśnierków, petycja w imieniu mieszkańców złożona przez pana Macieja Bodusa, mail z 19.04.2016 r. pana Ryszarda Zaczyńskiego, mail z 19.04.2016 r. pana Witolda Brycha, mail z 20.04.2016 r. pana Tomasza Pałaszyńskiego, pismo z 18.04.2016 r. Rady i Zarządu Osiedla Świerczewo, pismo z 19.04.2016 r. pana Marka Turcza reprezentującego również mieszkańców ul. Niezłomnych w Luboniu, mail z 20.04.2016 r. pana Henryka Musiańskiego, mail z 19.04.2016 r. państwa Magdaleny i Piotra Komosińskich, mail z 19.04.2016 r. pana Michała Nowaka, mail z 19.04.2016 r. Pani Katarzyny Mudrow-Nowak, mail z 19.04.2016 r. państwa Elżbiety i Władysława Mudrow, mail z 19.04.2016 r. pana Jakuba Świątko, mail z 19.04.2016 r. państwa Karoliny i Jacka Jabłońskich, mail z 19.04.2016 r. pana Pawła Jędrejko, mail z 20.04.2016 r. państwa Alicji i Tomasza Skowrońskich, mail z 20.04.2016 r. państwa Beaty i Marka Niklaus, pismo z 19.04.2016 r. mieszkańców ul. Pokrzywno osiedle Krzesiny, pismo z 18.04.2016 r. mieszkańców ul. Ropczyckiej i Garaszewo, mail z 20.04.2016 r. pani Iwony Bronk, mail z 20.04.2016 r. państwa Renaty, Marka, Marcina i Dawida Nowaków, pismo z 18.04.2016 r. Urzędu Miasta Poznania, mail z 20.04.2016 r. pana Andrzeja Sugiera, mail z 20.04.2016 r. Pani Soni Mikołajczak, pismo pana Romana Szymańskiego nadane w urzędzie pocztowym 20.04.2016 r., pismo z 19.04.2016 r. pana Jerzego Krotoskiego działającego w imieniu pana Jana Kałuży, pismo z 19.04.2016 r. Pana Łukasza Idziaka, pismo pana Piotra Cwiertni nadane w urzędzie pocztowym 19.04.2016 r., pismo pana Rafała Gacka przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu przez panią Małgorzatę Typko Zastępcę Dyrektora Departamentu Ochrony Środowiska w Ministerstwie Środowiska oraz panią Agnieszkę Krupę Zastępcę Dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.

Dodatkowo, po upływie terminu na składanie uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa wpłynęły pisma:

- Wydziału Transportu i Zieleni Miejskiej Urzędu Miasta Poznania z 21.04.2016 r., podpisane przez z-ca dyr. Wydziału ds. Strategii i Projektów, w którym nie wniesiono zasadniczych wniosków,
- Zarządu Dróg Miejskich z 21.04.2016 r. podpisane przez Naczelnika Wydziału Planowania, Opiniowania i Uzgodnień w którym nie wniesiono żadnych wniosków i uwag oraz z 20.04.2016 r. podpisane przez Dyrektora Zarządu Dróg Miejskich, w którym zawarł wniosek o zmniejszenie hałasu od autostrady.

Zgodnie z art. 35 ustawy o oś. uwagi lub wnioski złożone po upływie terminu pozostawia się bez rozpatrzenia. Jednak zagadnienie przedstawiane w ww. pismach były poruszane także w innych pismach wpływających w ramach udziału społeczeństwa.

Ponadto, pismem z 13.05.2016 r. Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu przekazał do wiadomości Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu pismo dotyczące uciążliwości akustycznych powodowanych funkcjonowaniem autostrady A2 w rejonie ul. Staroleńskiej w Poznaniu.

Po przeanalizowaniu złożonych uwag, pismem z 11.05.2016 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.37, Regionalny Dyrektor wezwał inwestora do złożenia wyjaśnień i jednocześnie przekazał wszystkie uwagi i wnioski, które zostały złożone w wyznaczonym terminie, z prośbą o odniesienie się do nich.

Ponadto, pismem z 16.05.2016 r., znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.41 tut. organ przekazał inwestorowi pismo Burmistrza Miasta Lubonia z 26.04.2016 r. znak: WPRIOS.604.15.2014, a pismem z 24.05.2016 r. pismo spółki Aquanet z prośbą o odniesienie się do ich treści.

Pismem z 23.05.2016 r. Urząd Miasta Poznania przesłał stanowisko Komisji Ochrony Środowiska i Zieleni Miejskiej Rady Miasta Poznania, a pismem z 30.05.2016 r. Burmistrz Miasta Lubonia przesłał informacje dotyczącą zagospodarowania terenu leżącego pomiędzy km 162+000 do km 162+500 w Luboniu.

Pismami z 1.06.2016 r. znak: AWSA/DU/MP/732/2016, 8.06.2016 r. znak: AWSA/DU/MP/776/2016, 8.06.2016 r. znak: AWSA/DU/MP/772/2016 Autostrada Wielkopolska przesłała dodatkowe wyjaśnienia dotyczące uwag i wniosków złożonych w trakcie trwania udziału społeczeństwa.

Po przeanalizowaniu złożonych wyjaśnień Regionalny Dyrektor ponownie na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ustawy o oś, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 7.07.2016 r. do 29.07.2016 r. włącznie podał do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 21 dni, tj. od 8.07.2016 r. do 28.07.2016 r. włącznie. Zawiadomienie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało obwieszczone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki.

W trakcie trwania postępowania z udziałem społeczeństwa wpłynęły uwagi i wnioski: mail pani Agnieszki Kuśnierek z 18.07.2016 r., mail pani Weroniki Stolarz z 18.07.2016 r., pismo pana Piotra Kubiaka, mail z 27.07.2016 r. pana Macieja Bodusa, mail z 27.07.2016 r. pana Rafała Gacka, mail z 27.07.2016 r. pana Pawła Jędrejko, mail z 27.07.2016 r. pana Janusza Piaseckiego, pismo z 21.07.2016 r. Rady Miasta Luboń, mail z 28.07.2016 r. pani Anny Przygockiej – Gacek oraz mail z 28.07.2016 r. pana Jana Sulanowskiego.

Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska pismem z 13.07.2016 r. przesłał do wiadomości informacje dotyczącą przeprowadzonych badań akustycznych w rejonie ul. Dęblińskiej oraz ul. Puławskiej oraz wyniki z prowadzonych badań, a pismem z 22.07.2016 r. informacje o przekazaniu Autostradzie Wielkopolskiej nagrania audio z prowadzonych pomiarów. Ponadto, pismem z 18.07.2016 r. i 28.07.2016 r. Autostrada Wielkopolska przesłała pisma do wiadomości Regionalno Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu dot. wykonanych pomiarów przez Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska.

Ponadto, pismem z 23.08.2016 r. pan Andrzej Mieszkowski złożył uwagi do przedmiotowego postępowania. Regionalny Dyrektor udzielił odpowiedzi pismem 13.09.2016 r.

Ponadto organ wystąpił ponownie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o wydanie opinii załączając pisma złożone podczas udziału społeczeństwa wraz z pismami Autostrady Wielkopolskiej odnoszącymi się do złożonych uwag oraz pisma stron i innych organów złożone po udziale społeczeństwa. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu pismem z 10.08.2016 r. wydał opinię znak: NS-52/1-42(2)/16, w której zaopiniował pozytywnie przedłożoną dokumentację w zakresie wymagań higienicznych i zdrowotnych jednocześnie wskazując, iż realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49

k.p.a., w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o oś, organ zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. Zawiadomienie dotyczące tej kwestii zostało obwieszzone poprzez wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie miejskiej Poznań i Luboń oraz w gminie wiejskiej Komorniki. W wyznaczonym terminie podanym w zawiadomieniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów zgromadzonych w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

W trakcie trwania postępowania, zawiadomieniami z 25.04.2014 r., 28.05.2014 r., 31.07.2014 r., 23.09.2015 r., 16.10.2015 r., 16.12.2015 r., 10.02.2016 r., 11.04.2016 r., 10.06.2016 r., 10.08.2016 r. i 14.10.2016 r. z uwagi na skomplikowany charakter sprawy Regionalny Dyrektor informował strony postępowania poprzez zawiadomienie wywieszzone w Regionalnej Dyrekcji oraz w gminach przez które przechodzi i na które oddziałuje inwestycja o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy.

Planowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. od km 155+870 do km 172+000. Z uwagi na fakt, iż przedsięwzięcie polega na rozbudowie istniejącej autostrady inwestor przeanalizował dwa warianty technologiczne polegające na wykonaniu warstwy ścieralnej autostrady z nawierzchni typu SMA o uziarnieniu <10 mm – wariant I i na wykonaniu warstwy ścieralnej autostrady z nawierzchni typu SMA o uziarnieniu >10 mm – wariant II. Do realizacji wybrano wariant I charakteryzujący się lepszą trwałością i lepszą efektywnością w zmniejszaniu emisji hałasu u źródła. Ponadto, ułożenie warstwy ścieralnej, w wariantcie wybranym do realizacji, będzie wymagało mniejszych nakładów pracy podczas jej układania, a remont tej nawierzchni w przyszłości trwać będzie krócej, co zdecydowanie zmniejszy uciążliwość prowadzonych prac.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla pyłu PM₁₀, pyłu PM_{2,5} oraz dwutlenku azotu powstałych w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2019 i 2029.

Przedstawione w raporcie obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja dwutlenku azotu może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87) poza terenem, do którego inwestor będzie posiadał tytuł prawny. Zasięg możliwego występowania przekroczeń będzie jednak niewielki, od 2 do 22 m od linii rozgraniczających inwestycję.

Z tego względu, w decyzji zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej, w ramach której wykonane zostaną pomiary w stałym punkcie pomiarowym cztery razy w ciągu roku od oddania przedsięwzięcia do użytkowania. W trakcie pomiarów pobrane zostaną po dwie próbki pomiaru (średnia z pomiaru), każdorazowo w warunkach reprezentatywnych dla ekstremalnie niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia. Zobowiązano do zlokalizowania punktu pomiarowego, poza terenem do którego inwestor posiada tytuł prawny, w możliwie jak najmniejszej odległości od granic tego terenu. W ramach analizy porealizacyjnej zobowiązano również do wykonania analizy rozprzestrzeniania dwutlenku azotu w powietrzu w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu, na podstawie rzeczywistego monitoringu natężenia ruchu. Analiza porealizacyjna pozwoli wykazać rzeczywiste oddziaływanie drogi na stan jakości powietrza po jej rozbudowie.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap przebudowy i

rozbudowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla stanu istniejącego oraz prognozowanego natężenia ruchu w roku 2019 oraz 2029. Podstawą prognozy ruchu była aktualizacja prognozy ruchu sporządzonej przez BIT w roku 2013 – opracowanie BIT pt. *Prognoza ruchu dla przedsięwzięcia „Dobudowa trzeciego pasa ruchu oraz wzmocnienia nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny” do roku 2025*, BIT grudzień 2013. Na potrzeby analiz, w odniesieniu do danych przedstawionych w ww. opracowaniu zastosowano następujące współczynniki przeliczeniowe:

- średni ruch dla dnia powszedniego (doby) – SDRDP wyliczono z zastosowaniem mnożnika 1.1 względem średniego ruchu dobowego SDR,
- średni dobowy ruch pojazdów ciężkich dla dnia powszedniego – SDRDPC - wyliczono na podstawie SDR pojazdów ciężkich z zastosowaniem mnożnika 1.2,
- ruch dzienny w dzień powszedni (6:00 – 22:00) stanowić będzie 0,9 dobowego ruchu samochodów lekkich dla dnia powszedniego i 0,8 dobowego ruchu samochodów ciężkich dla dnia powszedniego,
- ruch nocny w dzień powszedni (22:00 – 6:00) stanowić będzie 0,1 dobowego ruchu samochodów lekkich dla dnia powszedniego i 0,2 dobowego ruchu samochodów ciężkich dla dnia powszedniego.

W obliczeniach przyjęto prędkości ruchu równe 140 km/h dla pojazdów lekkich i 90 km/h dla pojazdów ciężkich. Jako nawierzchnię drogową przyjęto SMA (mieszanka mastyksowo-grysowa) – mieszkankę mineralno-asfaltową o nieciągłym uziarnieniu, składającą się z grubego łamanego szkieletu kruszywowego, związanego zaprawą mastyksową, o uziarnieniu mniejszym niż 10 mm. W modelu akustycznym wykorzystanym do wyznaczenia oddziaływania przedsięwzięcia uwzględniono numeryczny model terenu, przedstawiający ukształtowanie terenu wokół autostrady (wzniesienia, obniżenia, objekty, położenie dróg w terenie, istniejące ekrany akustyczne) oraz pokrycie terenu. Skonstruowany model akustyczny został skalibrowany na podstawie wykonanych własnych pomiarów poziomu hałasu, których wyniki przedstawiono w raporcie. Kalibracja polegała na porównaniu zmierzonych wartości równoważnego poziomu dźwięku z wartościami obliczonymi. Wartość wskaźnika oceny hałasu, L_{AeqT} z pomiarów, dla normowego czasu oceny wyznaczono metodą bezpośrednią przy użyciu przyrządów pomiarowych. Wykorzystano sposób ciągłego pomiaru hałasu, wykonując bezpośrednio pomiary L_{AeqT} dla czasu odniesienia $T = 24$ godziny (16 godzin dla pory dnia i 8 godzin dla pory nocy). W trakcie pomiaru poziomu hałasu dokonano pomiaru natężenia ruchu oraz prędkości ruchu, a także rejestrowano warunki pogodowe. Natomiast obliczenia wykonano przy pomocy rekomendowanej do stosowania w UE metodyki obliczeniowej, zaimplementowanej w programie SoundPlan wersja 7.4, który jest wykorzystywany m.in. do wykonania map akustycznych dróg krajowych. Do kalibracji wybrano porę nocną, jako bardziej wrażliwą, tj. dla której przekroczenia wartości dopuszczalnych są większe niż w porze dziennej i z uwagi na to, że ta pora doby determinuje wymagane parametry ekranów akustycznych. W obliczeniach kalibracyjnych przyjęto natężenie oraz prędkość ruchu pojazdów zarejestrowane w trakcie pomiarów własnych. Ponadto, w obliczeniach kalibracyjnych uwzględniono warunki meteorologiczne występujące podczas pomiarów hałasu. W tym celu w modelu zaimplementowano różę wiatrów, przedstawiającą częstość występowania wiatrów w danym kierunku w wyznaczonych punktach pomiarowych. Stwierdzono, że wyniki kalibracji spełniają warunek określony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. z

2011 r. poz. 140, nr 824, z późn. zm.), co oznacza równoważność metody obliczeniowej i pomiarowej.

W zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane w granicach miasta Poznania (część południowa), Lubonia (część północna) i miejscowości Komorniki, a także tereny związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, dla których zgodnie z art. 113, ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu. W otoczeniu planowanego przedsięwzięcia przeważają tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Występują również tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny zabudowy związane ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Kwalifikację rodzajów terenów chronionych przed hałasem dokonano w oparciu o faktyczne zagospodarowanie i przeznaczenie terenów przedstawione przez właściwe gminy, tj. Komorniki, Lyboń i Poznań. W przypadku terenów leżących w granicach miasta Poznania, faktyczne zagospodarowanie i przeznaczenie określono na podstawie mapy akustycznej sporządzonej w roku 2012.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych wynika, że w wielu miejscach, pomimo uwzględnienia istniejących zabezpieczeń przeciwhałasowych i bez realizacji dodatkowych środków redukcji hałasu, dochodzić będzie do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Dla stanu prognozowanego na rok 2019 maksymalne przekroczenie wartości dopuszczalnej wynosić będzie 4,3 dB dla pory dnia (na granicy terenu szkoły podstawowej przy ul. Staroleśkiej w Poznaniu przekroczenie będzie wynosić ok. 2,9 dB), w porze nocy przekroczenia sięgać będą maksymalnie do 6,8 dB. Dla stanu prognozowanego na rok 2029 zmiana poziomu hałasu względem roku 2019 będzie spowodowana zmianą natężenia ruchu (różną na poszczególnych odcinkach dróg uwzględnianych w obliczeniach) oraz uwzględnianym w obliczeniach prognozowanym spadkiem hałaśliwości pojedynczych pojazdów. W konsekwencji, bez podjęcia dodatkowych działań przeciwhałasowych w roku 2029, przewiduje się w porównaniu z rokiem 2019 nieznaczny wzrost poziomu hałasu, średnio o ok. +0,2 dB. Maksymalne przekroczenia dla pory dziennej i nocnej w roku 2029 wyniosą odpowiednio: 4,3 dB i 7,0 dB.

Z uwagi na obecnie występujące oraz prognozowane przekroczenia wartości dopuszczalnych, dla horyzontu czasowego na rok 2019 oraz 2029 ustalono obowiązek zastosowania odpowiednich rozwiązań technicznych ograniczających negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko. Część odcinków istniejących ekranów akustycznych i wałów ziemnych zostanie wykorzystana, a ich parametry, tj. wysokość i długość zostaną zmodyfikowane. Oprócz zmodyfikowanych istniejących rozwiązań przeciwhałasowych zainstalowane zostaną nowe ekrany akustyczne, ograniczające emisję hałasu pochodzącego od drogi, o ściśle określonych parametrach geometrycznych i akustycznych, tj. długości, wysokości, lokalizacji określonej kilometrażem drogi oraz odległości od osi drogi. Ze względu na większe przekroczenia wartości dopuszczalnych w porze nocnej wymagana skuteczność rozwiązań przeciwhałasowych określono w odniesieniu do tej pory doby. Powyższe nie dotyczyło jednego przekroju przy szkole na ul. Staroleśkiej w Poznaniu, gdzie parametry zabezpieczenia dobrano dla pory dziennej. Ponadto, parametry ekranów akustycznych dobrano w taki sposób, aby wartości dopuszczalne były zapewnione na kondygnacji najbardziej narażonej na hałas, tj. na wysokości 1,5 m powyżej poziomu podłogi najwyższej kondygnacji. Wymiary ekranów akustycznych (długość, wysokość) wyznaczono tak, aby zapewnić jego odpowiednią skuteczność we wszystkich punktach w danej lokalizacji, w tym dla punktu najbardziej narażonego. Oznacza to, że w stanie docelowym w pozostałych punktach obszaru za wybranym ekranem poziomy dźwięku będą niższe od wartości dopuszczalnych. Wymagane parametry zabezpieczeń przeciwhałasowych zostały wyznaczone dla roku 2029, jako roku najmniej korzystnej prognozy. W decyzji określono zatem minimalne parametry zabezpieczeń

akustycznych, które zagwarantują dotrzymanie na terenach przez nie chronionych akustycznych standardów jakości środowiska.

Oprócz parametrów geometrycznych, o skuteczności ekranów decydują także ich właściwości materiałowe, tj. izolacyjność akustyczna. W decyzji określono minimalne wymagania co do izolacyjności akustycznej materiałów, z których wykonane zostaną ekrany, podwaliny betonowej i konstrukcji nośnej, czyli całej przegrody łącznie. Zobowiązano także do zapewnienia szczelności połączeń elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) pomiędzy poziomem terenu, a podstawą ekranu, oraz zapobiegania powstawania otworów w części naziemnej podwaliny betonowej, a także między częścią projektowaną, a istniejącą. W odniesieniu do istniejących ekranów akustycznych, w przypadku stwierdzenia obniżenia ich izolacyjności akustycznej, spowodowanego nieszczelnością, nieciągłością, ubytkami, zobowiązano do podjęcia działań podwyższających ich izolacyjność akustyczną do poziomu wymaganego, jak dla ekranów nowych. W celu zapobiegania niekorzystnym odbiciom fali akustycznej od ekranów, określono warunek, aby wszystkie ekrany akustyczne, oprócz tych na obiektach (mosty, wiadukty), wykonać z materiału pochłaniającego od strony autostrady charakteryzującego się klasą dźwiękochłonności nie mniejszą niż A3, określoną według normy PN-EN 1793-1:2001. Dotyczy to ekranu na całej wysokości, za wyjątkiem podwaliny betonowej, sięgającej do wysokości maks. 0,5 m względem rzędnej terenu. Dopuszczono stosowanie elementów przejerynych (w klasie dźwiękochłonności A0), pod warunkiem, że elementy te nie będą stanowiły więcej niż 10% całkowitej powierzchni ekranu.

Z uwagi na to, iż część nowych ekranów powstanie, a część modyfikowanych ekranów znajduje się na terenach o dość znacznym zagęszczeniu sieci drogowej, co może prowadzić do niekorzystnych odbić, określono warunek wykonania powierzchni ekranu akustycznego od strony terenu wymagającego ochrony akustycznej, w przypadku, kiedy pomiędzy tym ekranem, a terenem wymagających ochrony akustycznej znajdzie się inne źródło hałasu (ulica), z materiału pochłaniającego charakteryzującego się klasą dźwiękochłonności nie mniejszą niż A4, określoną według normy PN-EN 1793-1:2001.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane hałasu, z uwagi na to, że autostrada A2 przecina drogi i ulice lokalne, drogi dojazdowe oraz linie kolejowe 271/801 i 272, a ponadto znajduje się w zasięgu oddziaływania lotniska wojskowego Poznań-Krzesiny.

Zasięg oddziaływania hałasu kolejowego jest niewielki, a linie przebiegają w kierunku prostopadłym do autostrady. Zatem efekt skumulowanego oddziaływania będzie występował na niewielkim obszarze w miejscu skrzyżowania. W obszarze oddziaływania autostrady A2 na tereny wymagające ochrony akustycznej, tj. w miejscach kumulowania się oddziaływań, hałas kolejowy nie stanowi zagrożenia. Otrzymane wyniki obliczeń poziomu hałasu od analizowanych linii kolejowych są znacznie niższe niż dopuszczalne poziomy hałasu określone dla poszczególnych rodzajów terenów, w których je wyznaczano, a tym samym są dużo niższe, niż poziomy hałas pochodzący z autostrady. W jednym punkcie, zlokalizowanym w rejonie ul. Śmigły w Poznaniu, stwierdzono niewielkie przekroczenie poziomu dopuszczalnego wynikające z oddziaływania wyłącznie linii kolejowej 272 (wielkość przekroczenia w porze nocnej 0,2 dB). Dla ochrony występującego w tym miejscu terenu zabudowy mieszkaniowej przewidziano ekran akustyczny, chroniący przed hałasem z autostrady. Należy dodać, iż planowana jest modernizacja tej linii kolejowej, co oznacza znaczne zmniejszenie emisji hałasu, a co za tym idzie, zmniejszenie efektu oddziaływania skumulowanego. W celu weryfikacji założeń, na terenie tym określono obowiązek wykonania pomiarów poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.

Z uwagi na charakter źródła hałasu, jaki stanowi lotnisko wojskowe Poznań-Krzesiny nie jest możliwa jednoznaczna ocena oddziaływania skumulowanego autostrady i lotniska. Po pierwsze, w wyniku prowadzonego przez rok monitoringu lotniska stwierdzono duży rozrzut poziomów hałasu pojedynczych operacji lotniczych. To, w połączeniu ze znacznie zmieniającą się liczbą operacji powoduje, że średnie poziomy hałas w poszczególnych dobach, tj. L_{AeqD} i L_{AeqN} charakteryzują się dużą zmiennością. Ponadto, w ciągu roku z lotniska odbywają się loty

łącznie przez 160 dni. W większości przypadków, w tych dniach dominującym źródłem będzie hałas pochodzący z lotniska. Natomiast w pozostałe dni, szczególnie w dni, w których nie odbywają się loty, dominujący będzie hałas pochodzący z autostrady, który zostanie skutecznie ograniczony do poziomu dopuszczalnego. Po drugie, dla hałasu drogowego i lotniczego określone zostały inne dopuszczalne poziomy hałasu, co powoduje trudność w interpretacji otrzymanego poziomu skumulowanego. Z tego względu, ocenę skumulowanego oddziaływania hałasu autostrady i hałasu lotniczego potraktowano opisowo, przedstawiając ogólne wnioski z niej wypływające. Generalnie, z uwagi na bardziej rygorystyczne dopuszczalne poziomy hałasu lotniczego w porze nocnej w każdym przypadku, w którym skumulowane oddziaływanie będzie istotne (tj. różnica pomiędzy poziomem hałasu autostrady i lotniska będzie mniejsza niż 3 dB), a hałas z autostrady zostanie ograniczony do poziomu dopuszczalnego, lotnisko będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania. Natomiast w porze dziennej, z uwagi na ograniczenie hałasu z autostrady do poziomu mniejszego, niż poziom dopuszczalny, i w przypadku, kiedy hałas z lotniska będzie poniżej określonego dla niego poziomu dopuszczalnego, wpływ obu źródeł hałasu będzie porównywalny.

W analizach oddziaływania skumulowanego hałasu pochodzącego od dróg poprzecznych przecinających trasę autostrady lub biegnących do niej równolegle uwzględnione zostały odcinki dróg i ulic o łącznej długości 13 km. Obliczenia hałasu od dróg poprzecznych wykonano każdorazowo na odcinku o długości przekraczającej co najmniej 150 m (od 150 do 300 m) zasięgu oddziaływania autostrady, wyznaczony przez izolinię poziomu hałasu 56 dB w porze nocnej. Wyniki skumulowanego oddziaływania wskazują, że po zastosowaniu dodatkowych zabezpieczeń hałas z autostrady zostanie ograniczony i w miejscach skumulowanego oddziaływania w większości przypadków dominujący będzie hałas pochodzący z dróg i ulic poprzecznych. W niektórych miejscach, pomimo zastosowania ekranu zabezpieczającego teren przed hałasem pochodzącym z autostrady, będą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, jednak źródłem tych przekroczeń będzie droga poprzeczna, a nie autostrada.

Podsumowując, można stwierdzić, że jeżeli skumulowany poziom hałasu jest większy od hałasu z drogi poprzecznej o więcej niż 10 dB, wtedy dominującym źródłem hałasu jest autostrada, przy czym, po zastosowaniu zabezpieczeń akustycznych dopuszczalne wartości poziomu hałasu w środowisku zostaną zachowane. Jeżeli różnica pomiędzy skumulowanym poziomem hałasu, a hałasem z drogi poprzecznej wynosi 6 dB i mniej, wtedy hałas z drogi poprzecznej jest istotny i wpływa na hałas wypadkowy (skumulowany). Natomiast, jeżeli różnica pomiędzy hałasem skumulowanym, a hałasem z drogi poprzecznej jest znacznie mniejsza niż 3 dB, wtedy droga poprzeczna jest źródłem dominującym i w odniesieniu do niej powinno się podjąć działania przeciwhałasowe.

W przypadku, kiedy różnica pomiędzy skumulowanym poziomem hałasu, a hałasem z drogi poprzecznej wynosi ok. 3 dB, wtedy wpływ tych źródeł jest porównywalny. W zasięgu oddziaływania autostrady występują sytuacje, w których żadne ze źródeł hałasu uwzględnione w oddziaływaniu skumulowanym nie powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, ale w wyniku oddziaływania skumulowanego, akustyczne standardy jakości środowiska nie będą zachowane. Taka sytuacja może wystąpić m.in. w rejonie ul. Żabikowskiej, ul. Staroleśkiej i ul. Pokrzywno. Wielkość przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w wyniku oddziaływania skumulowanego nie będzie jednak większa niż 3 dB.

Analiza akustyczna przeprowadzona dla wariantu preferowanego wykazała, że dla wszystkich horyzontów czasowych, przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych i określonych rozwiązaniach przeciwhałasowych, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie stanowić zagrożenia dla środowiska, a akustyczne standardy jakości środowiska związane z planowanymi przedsięwzięciami na terenach chronionych zostaną dotrzymane.

W celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych ustalono obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, w ramach której należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na

określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określili rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. Wskazano, aby dla każdego odcinka jednorodnego pod względem natężenia ruchu oraz ukształtowania terenu zlokalizować co najmniej jeden punkt pomiarowy, przy czym określono szczegółową lokalizację 24 punktów. Pomiary hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, zlokalizowanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszczono pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikająca z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. Aby go zminimalizować ustalono warunek wyeliminowania z placu budowy maszyn i urządzeń niespełniających określonych dla nich norm emisji hałasu oraz lokalizacji bazy sprzętowo-magazynowej w maksymalnej odległości od terenów wymagających ochrony akustycznej. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Na analizowanym odcinku autostrada koliduje z rzeką Wiryńką w km 156+515, rzeką Wartą w km 164+864, rowem W-1 w km 157+464, Strumieniem Junikowskim w km 161+840 i Świątynią w km 168+715.

W trakcie prowadzonego postępowania Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu uchwałą 30 października 2015 r. rozporządzenie w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody Dębina w Poznaniu (Dz. Urz. Woj. Wielk. z 2015 r., poz. 6139), którego teren ochrony pośredniej autostrada przecina między ulicami Dolna Wilda i Staroleśka w kilometrze ok. 163+850 – 165+200. Zgodnie z treścią rozporządzenia, na terenie ochrony pośredniej ujęcia wody zabronione jest m.in.:

- realizowanie przedsięwzięć mogących niekorzystnie oddziaływać na jakość wody ujęcia Dębina, stwierdzone na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie przepisów odrębnych, z wyjątkiem przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie ujęcia wody Dębina;
- lokalizowanie dróg publicznych bez stosowania szerszego podłoża uniemożliwiającego przedostawanie się wód opadowych i roztopowych do gruntu oraz szerszych systemów ujmowania wód opadowych i roztopowych wraz z urządzeniami oczyszczającymi;
- wprowadzanie ścieków do ziemi lub wód, za wyjątkiem wprowadzanych do rzeki Warty wód opadowych i roztopowych spełniających warunki, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Investor odniósł się do zapisów rozporządzenia i ustosunkował do uwag do raportu strony postępowania – zarządcy ujęcia spółki AQUANET S.A. przedstawionych w piśmie z 11.05.2016 r., znak DW/IBM/012/26692/2016, IT/833/1/2016, TOS/271122/4/2016, które dotyczyły m.in.:

1. kwestii prawidłowego przywołania aktu ustanawiającego strefę ujęcia Dębina w Poznaniu i charakterystyki ujęcia oraz zaopatrzenia gminy Komorniki w wodę,
2. parametrów technicznych obecnie funkcjonujących obiektów i urządzeń podczyszczających, obliczeń ich wymiarowania, stopnia redukcji zanieczyszczeń, wymagań środowiskowych

stężenia zawiesin, rozwiązania w zakresie odprowadzenia i podczyszczania ścieków z drogi oraz zweryfikowania w tym zakresie *raportu*,

3. obecnego odwodnienia mostu autostradowego, a także jego odwodnienia po realizacji przedsięwzięcia,
4. doprecyzowania zakresu planowanej przebudowy systemu odwodnienia w kontekście prognozy zanieczyszczeń w ściekach,
5. zarzutu o istniejącym negatywnym oddziaływaniu mostu autostradowego na ujęcie wody Dębina z powodu jego nieuszczelnienia na skutek otwartych sączków, znajdujących się pod spodem konstrukcji mostu,
6. przewidywanego zwiększonego rozprzestrzeniania zanieczyszczeń drogą eoliczną, w postaci aerozoli wzbudzanych przez wzmożony ruch pojazdów z mokrej nawierzchni autostradowej i zastosowania w trakcie przebudowy rozwiązań minimalizujących to zjawisko,
7. zarzutu, że duża ilość wód opadowych i roztopowych przedostaje się bezpośrednio do gruntu z dylatacji (pomiędzy jezdniami autostrady) i migruje do studni ujęciowych, znajdujących się w bliskim sąsiedztwie autostrady, propozycji skanalizowania otwartych wylotów oraz przykrycia dylatacji mostu i zabezpieczenia przed spływem wód bezpośrednio do gruntu,
8. propozycji skanalizowania otwartych wylotów sączków i przykrycia przerwy między oboma wiaduktami mostu,
9. negatywnego oddziaływania autostrady w odniesieniu do wód podziemnych w rejonie węzła Dębina z uwagi na rejestrowane wysokie stężenie chlorków i siarczanów, a także azotanów i fluorków, obecność detergentów, WWA oraz podwyższone stężenia glinu, szczególnie przy zbiornikach retencyjnych oraz wpływu emisji substancji do powietrza na jakość wód ujmowanych na ujęciu,
10. braku odniesienia się do potencjalnych możliwości wystąpienia poważnej katastrofy w ruchu drogowym i awarii na estakadzie autostradowej (na etapie przebudowy i na etapie eksploatacji) oraz planowanego zabezpieczenia przed oddziaływaniem na ujęcie wody Dębina,
11. kolizji z infrastrukturą ujęcia (magistralami).

W uzupełnieniach inwestor odnosił się do przedstawionych uwag do *raportu*. Organ przeanalizował pismo strony postępowania oraz złożone wyjaśnienia a swoje stanowisko przedstawił w uzasadnieniu do niniejszej decyzji.

Na rozpatrywanym odcinku autostrady ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych odprowadzane są z nawierzchni drogi poprzez pochylenia poprzeczne powierzchni korony drogi i spadki podłużne do urządzeń odwodnienia położonych wzdłuż drogi: rowów opływowych, trójkątnych lub trapezowych, ścieków trójkątnych, ścieków przykrawężnikowych i kanalizacji deszczowej oraz wgłębnie poprzez infiltrację w nieutwardzone elementy np. pasa dzielącego za pomocą drenów podłużnych.

Na odcinku od km 155+870 do km 156+400 oraz od km 156+650 do km 158+281 odwodnienie kierowane jest powierzchniowo w sposób nieorganizowany przez pobocza i skarpy porośnięte trawą do nieuszczelnionych rowów, a odbiornikiem jest ziemia. Nadmiar ścieków z rowów odpływa do szczelnych zbiorników sedymentacyjno-retencyjnych ZE-01, ZE-02, ZE-03, ZE-04 i ZE-05, skąd ścieki odprowadzane są do odbiorników: rzeki Wiryńki oraz rowów melioracyjnych W-1 i W-A.

Na odcinku od km 156+400 do km 156+650 oraz od km 158+281 do końca planowanego przedsięwzięcia (172+000) odwodnienie autostrady prowadzone jest w sposób zorganizowany do kanalizacji deszczowej: w wykopie poprzez pobocza, skarpy, uszczelnione rowy opływowe i wpusty; na nasypie poprzez ścieki trójkątne i wpusty; na obiektach inżynierskich poprzez ścieki przykrawężnikowe i wpusty. Ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z kanalizacji

deszczowej kierowane są do zbiorników ekologicznych szczelnych: ZE1, ZE2, ZE4a, ZE4b, ZE4c, ZE5, ZE6 oraz nieuszczelnionych: ZE3, ZE7, ZE10. Odbiornikami ścieków z tych zbiorników są: Strumień Junikowski, rzeka Warta, rów Świątnica i rów Splawka.

Podczyszczanie ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych zachodzi kaskadowo w zależności od rozwiązania:

1. w skutek sedymentacji zawiesiny szybkoopadającej i wolnoopadającej w rowach trawiastych i następnie zbiornikach sedymentacyjno-retencyjnych (nieorganizowane odwodnienie),
2. w zespołach urządzeń ochrony środowiska – mechanicznie w piaskownikach i separatorach substancji ropopochodnych i następnie dzięki sedymentacji w zbiornikach retencyjnych (zorganizowane odwodnienie).

W zespole urządzeń znajdują się również zbiorniki oleju o pojemności 20 m³, zapewniające przejście z systemu kanalizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych, np. z wypadków samochodowych. Odnosząc się do braku odniesienia się do potencjalnych możliwości wystąpienia poważnej katastrofy w ruchu drogowym i awarii na estakadzie autostradowej, inwestor określił w raporcie ryzyko wystąpienia takiego zdarzenia i stwierdził, że dobudowa trzeciego pasa wpłynie na obniżenie ryzyka wystąpienia zdarzenia losowego w postaci wypadku drogowego. Nieprzewidywalność takiego zdarzenia uniemożliwia zastosowanie odpowiednich rozwiązań.

W rejonie ujęcia wody Dębina zastosowano trzostopniowy proces podczyszczania ścieków. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane są szczelnym systemem kanalizacji deszczowej do zbiornika ZE4a, skąd trafiają do zbiornika ZE4b i dalej do zbiornika ZE4c.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zmienia się sposób odwadniania i podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych z autostrady. Z dokumentacji wynika, że parametry obecnie funkcjonujących systemów odwodnienia zostały dobrane i zrealizowane na docelowy układ autostrady – 2x3 pasy ruchu. Inwestor jednak sprawdził wielkości zbiorników pod względem ich możliwości retencyjnych, przy zwiększonym spływie wód opadowych związanych z dobudową trzeciego pasa ruchu. Jak wskazał, istniejący system odwodnienia autostrady był zaprojektowany i wybudowany dla przekroju o 3 pasach ruchu w każdym kierunku i nie wymaga przebudowy pod kątem powiększenia przepustowości i pojemności urządzeń i kanałów, a także pod kątem zastosowanych rozwiązań przepustowości i pojemności odprowadzeniem do odbiornika. Jedynymi robotami budowlanymi objęte zostaną planowane dwa odcinki kanalizacji w km 169+454 – 169+788 po stronie południowej i 169+100 – 169+435 po stronie północnej w związku z wykonaniem podwójnego pasa wyłączenia na węźle Poznań-Krzesiny. Przeprowadzona analiza funkcjonowania systemu odwodnienia autostrady po jej rozbudowie o dodatkowe pasy drogowe wykazała, że przy opadzie miarodajnym o prawdopodobieństwie wystąpienia p=10% na niektórych odcinkach istniejąca kanalizacja deszczowa pracować może pod niewielkim ciśnieniem, które jak wyjaśnił inwestor, nie będzie miało znaczącego wpływu na prawidłową pracę kolektorów. Uwzględniając niewielką skalę tego zjawiska, nieregularność występowania tak intensywnych opadów, które mogłyby powodować takie obciążenie sieci, inwestor nie przewiduje potrzeby przebudowywania sieci kanalizacyjnej z tego powodu. Zwiększenie sumarycznej ilości odpływu podczyszczonych wód opadowych i roztopowych z rozpatrywanego odcinka autostrady do odbiorników może wymagać zmiany pozwoleń wodnoprawnych, bowiem zmianie ulegną np. odpływy maksymalne roczne, średnie dobowe.

Odnosząc się do kwestii jakości ścieków, w oparciu o metodykę zawartą w Polskiej Normie PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg”, w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w raporcie przedstawiono prognozę wielkości stężeń zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w spływach ścieków z drogi dla roku 2019, 2029. Analiza wykazała, że przy założonej redukcji zanieczyszczeń zastosowanych urządzeń podczyszczających począwszy od rowów trawiastych, przez zbiorniki po osadniki i separatory substancji ropopochodnych, ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych na wylocie do odbiorników nie przekroczą wartości 100 mg/l zawiesin ogólnych

oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych określonych 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 (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800), a także określonych w rozporządzeniu w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody Dębina w Poznaniu oraz obowiązującym na ten odcinek autostrady pozwoleniu wodnoprawnym Marszałka Województwa Wielkopolskiego na szczególne korzystanie z wód w zakresie wprowadzania oczyszczonych ścieków – wód opadowych i roztopowych do ziemi z 22.02.2013 r. znak: DSR-VI.7322.28.2012. W uzupełnieniu inwestor porównał również skuteczność podczyszczania prognozowanych stężeń zanieczyszczeń z dopuszczoną dawnym, nieobowiązującym już pozwoleniem wodnoprawnym normą: 25 mg/l zawiesiny ogólnej. Porównanie wykazało, że skuteczność podczyszczania na odcinku przebiegającym przez ujęcie wody Dębina zapewni podczyszczenie do niemal takiej wartości. Nadmienić należy, że raport nie uwzględniał w prognozie, że każde kolejne urządzenie o funkcji podczyszczającej pomniejsza wartości zanieczyszczeń (analizę redukcji stężeń każdego urządzenia sprawdzano dla maksymalnych stężeń), zatem należy się spodziewać, iż faktyczne wartości stężeń zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych będą mniejsze niż zaprognozowane w raporcie. Ponadto, w raporcie przedstawiono wyniki badań z lat 2004, 2012 i 2013 w zakresie stopnia zanieczyszczenia ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych substancjami ropopochodnymi oraz zawiesiną ogólną na wylotach ze zbiorników oraz w odbiornikach. Ich stężenia nie przekraczały norm określonych obowiązującą wówczas wersją ww. rozporządzenia.

Na odcinku autostrady prowadzonym w wykopach wykonano ponadto system odwodnienia węgłowego – układ drenokolektorów biegnących równoległe do jezdni autostrady, których głównym zadaniem jest obniżenie poziomu zwierciadła wody gruntowej do poziomu minimum 1,0 m poniżej spodu konstrukcji nawierzchni autostrady. Odpływ wody z tego drenażu skierowano do drenokolektorów, które włączone są do systemu odwodnienia autostrady, gdzie poprzez system kanałów deszczowych trafiają do zbiorników i dalej do odbiorników.

W raporcie w sposób szczegółowy przedstawiono budowę geologiczną i warunki gruntowo-wodne w otoczeniu i podłożu planowanego przedsięwzięcia oparty m.in. na Szczegółowej Mapie Geologicznej Polski w skali 1:50 000 oraz profilach otworów i badaniach geotechnicznych. Poziom wód gruntowych o swobodnym zwierciadle wody występuje w utworach piaszczysto-zwirowych dolin rzek i innych cieków powierzchniowych oraz lokalnie w stropowych spiaszczeniach glin lodowcowych. Miąższość tego poziomu jest zmienna i wynosi od kilku do 10 m, a w dolinie rzeki Warty do 20 m. Poziom ten zasilany jest przez infiltrację opadów atmosferycznych, a drenowany poprzez ciek powierzchniowy. Na poziomie tym bazyje infiltracyjne ujęcie wody dla miasta Poznania Dębina. W podłożu dobudowy planowanego trzeciego pasa ruchu zalega ciągła warstwa piasków humusowych o miąższości do 0,2 m. Poniżej zalegają nasypy budowlane o zmiennym składzie i zagęszczeniu. W obrębie pasa rozdziału występuje duża zmienność nasypów, która spowodowana jest formowaniem nasypów drogowych (warstwy konstrukcyjne) oraz występowaniem nasypów budowlanych, które stanowią zasypkę pasa rozdziału. Pod nasypami zalegają osady rodzime mineralne są to głównie: piaski drobne i średnie, piaski gliniaste oraz gliny piaszczyste. Wodę gruntową nawiercono tylko w 71 otworach z 203 wykonanych z czego w 22 z nich wystąpiła ona w postaci sączeń w glinach. Ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej na obszarze rozbudowy/dobudowy trzeciego pasa ruchu oraz na obszarze budowy ekranów akustycznych stwierdzono na głębokości od 0,4 do 5,4 m p.p.t. Spływ wody gruntowej odbywa się zgodnie z morfologią terenu do najbliższej sieci rzecznej. Woda gruntowa pierwszego poziomu jest drenowana przez system odwodnienia zainstalowany wzdłuż analizowanego odcinka autostrady. Na zachód od węzła Krzesiny obszar przedsięwzięcia znajduje się w zasięgu Głównego Zbiornika Wód Podziemnych - GZWP nr 144 Wielkopolska Dolina Kopalna.

Zakres planowanych robót budowlanych obejmował będzie m.in. wymianę ścieków prefabrykowanych ułożonych przy krawędzi nawierzchni jezdni, wymianę ścieków prefabrykowanych skarpowych, przełożenie rowów przydrożnych na odcinkach poszerzenia na

zewnątrz, tam gdzie pozostawałyby one w kolizji z poszerzanym korpusem autostrady, poszerzenie mostu nad rzeką Wiryńką w km 156+526 do trzech pasów ruchu, przebudowę kanalizacji deszczowej, przebudowę urządzeń melioracyjnych, w tym przedłużenie przepustu Ø 1,5m w km 157+464.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie następujących wykopów lub nasypów: od km 155+870 do km 158+300 poszerzenie na zewnątrz poprzez wykonanie nasypów związanych z poszerzeniem korony autostrady, od km 158+300 do km 171+600 poszerzenie do wewnątrz poprzez wykonanie wykopów o głębokości około 0,7 - 1,0 m pod konstrukcją nawierzchni trzeciego pasa w istniejącym pasie dzielącym, od km 171+600 do km 172+000 przejście z poszerzenia do wewnątrz do poszerzenia na zewnątrz poprzez wykonanie koryta o głębokości około 0,7 - 1,0 m pod konstrukcją nawierzchni trzeciego pasa w istniejącym pasie dzielącym i istniejącym poszerzonym poboczu. Głębsze wykopy będą wykonywane jedynie w miejscach przebudowy węzłów, w miejscach budowy posadowienia ekranów oraz przebudowy odwodnienia na odcinku 171+640 – 172+630 (maksymalna głębokość wykopów to około 5,5 m). W przypadku wystąpienia w wykopach wody gruntowej, roboty ziemne należy wykonywać tylko w zakresie koniecznym i w możliwie jak najkrótszym czasie, przy zorganizowanym tymczasowym odwodnieniu wykopów. Nie będzie zmieniana istniejąca niweleta drogi. Ponadto, jak wskazał inwestor wykonywane prace będą realizowane bez powodowania zakłóceń funkcjonowania uzbrojenia ujęcia wód Dębina, szczególnie magistral wodociągowych, podczas robót budowlanych w ich otoczeniu, zachowana będzie szczególna ostrożność, a inwestor powiadomi zarządcę ujęcia o terminie rozpoczęcia prac w tym rejonie.

Jak wskazano w uzupełnieniu, pomimo dobudowywania pasa autostrady na zewnątrz, nie będzie konieczności poszerzenia istniejącego wykopu autostradowego, a tym samym nie będzie konieczności zwiększenia zasięgu leja depresji odwadniającego podłoże autostrady.

Przebudowa mostu nad rzeką Wiryńką w km 156+526 będzie polegała na: rozbiórce zewnętrznych kap chodnikowych wraz z barierami i elementami odwodnienia, poszerzeniu płyt pomostów po zewnętrznej stronie z belek prefabrykowanych, odwróceniu kap chodnikowych wraz z barierami, wykonaniu izolacji nawierzchni na poszerzonej części oraz elementów odwodnienia. Nie przewiduje się prac w obrębie koryta rzeki Wiryńki, jak również w obrębie przyczółków. Wszystkie roboty związane z przebudową mostu przewiduje się wykonać z poziomu istniejącej konstrukcji. Na etapie przebudowy mostu, ciek przed ryzykiem zanieczyszczenia wskutek prowadzonych na moście robót będzie zabezpieczony siatkami i foliami zamocowanymi pod mostem.

Przewidywana ilość wody wykorzystywanej w procesie technologicznym wyniesie ok. 20 m³/dobę, natomiast przewidywana ilość wody zużytej na cele bytowe wyniesie ok. 2 m³/dobę. Woda na cele technologiczne będzie dowożona beczkowozami z wodociągu. Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. Ponieważ źródła tych ścieków wystąpią okresowo, dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i płytkich wód gruntowych należy zainstalować na placach budowy przenośne sanitariaty, które będą systematycznie opróżniane przez wyspecjalizowane firmy. Jednocześnie w związku z koniecznością ochrony wód podziemnych, nawet przed potencjalnym zanieczyszczeniem zapleczy technicznych, bazy materiałowo-sprzętowej oraz parku maszynowego nie należy lokalizować na terenie strefy ochronnej ujęcia Dębina. W tym celu również miejsca w bazie materiałowo-sprzętowej wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, parku maszynowego, miejsca przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych należy wyścielić materiałami izolacyjnymi, oraz wyposażyć w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych, umożliwiające zatrzymanie zanieczyszczenia nawet w rzece. Jednocześnie, maszyny, samochody i wszystkie inne sprzęty używane do prac powinny być w jak najlepszym stanie technicznym, należy je odpowiednio konserwować i konserwować co zabezpieczy przed m.in. przed niekontrolowanymi awariami lub wyciekami substancji z urządzeń. Ponadto, w nawiązaniu do rozwiązań chroniących środowisko gruntowo - wodne oraz wody powierzchniowe na etapie realizacji przedsięwzięcia, w rozporządzeniu dotyczącym strefy ochronnej ujęcia wód Dębina, na terenie strefy ochrony

pośredniej zabronione jest również: lokalizowanie obiektów generujących ścieki bytowe, komunalne lub przemysłowe, nie posiadających przyłączy do zbiorczej sieci kanalizacji sanitarnej; lokalizowanie składowisk i miejsc magazynowania odpadów niebezpiecznych, innych niż niebezpieczne i obojętne oraz obojętnych; lokalizowanie stacji paliw płynnych, baz i magazynów produktów ropopochodnych lub innych substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego w rozumieniu przepisów odrębnych, a także rurociągów do ich transportu. Wobec czego, powyższe zakazy wymagają przestrzegania na etapie budowy niezależnie od warunków nałożonych w niniejszej decyzji.

Analizowane przedsięwzięcie przebiega przez jednolite części wód powierzchniowych (dalej jcwp) Wirynka (PLRW600017185729), Potok Junikowski (PLRW60001718576), Warta od Kopli do Cybiny (PLRW60002118579), Kopel do Głuszynki (PLRW600016185747), Kopel od Głuszynki do ujścia (PLRW600020185749). Jednocześnie, inwestycja znajduje się na jednolitej części wód podziemnych nr 62 o kodzie PLGW650082. Wszystkie one należą do regionu wodnego Warty, w obszarze dorzecza Odry. Kopel od Głuszynki do ujścia, Wirynka i Kopel do Głuszynki są naturalną częścią wód. Pozostałe jcwp są silnie zmienionymi częściami wód. Według Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, wszystkie mają zły lub słaby stan środowiskowy, i wszystkie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych i wyznaczone im derogacje czasowe od osiągnięcia celów przede wszystkim z uwagi na brak możliwości technicznych, dysproporcjonalne koszty poprawy stanu w założonym czasie. Jcwpd jest dobrego stanu ilościowego i jakościowego, wobec czego nie jest zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego którym jest utrzymanie tego stanu.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy o ocenie wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Zakres planowanych prac nie obejmuje konieczności przebudowy mostu nad rzeką Wartą, gdyż ten dostosowany jest do planowanej ilości pasów. Ponadto, zakres prac dotyczących poszerzenia mostu nad rzeką Wirynką nie będzie oddziaływał na przepływ, ciągłość i jakość wód rzeki Wirynki, gdyż nie przewiduje się robót w obrębie przyczółków czy prześseł, a podczas robót budowlanych ciek zostanie zabezpieczony przed przedostaniem się do niego zanieczyszczeń. Jednocześnie, wyloty rowów oraz kanałów do odbiorników są zabezpieczone przed erozją brzegową. Planowany system odwodnienia został pierwotnie tak zaprojektowany i wykonany, aby prejąć wszystkie zanieczyszczenia z drogi i odpowiednio je podczyścić przed zrzutem do środowiska. Ponieważ nie ulegną zmianie wielkości sekundowe odpływów ze zbiorników do odbiorników (regulator wypływu), nie ulegną też zmianie: przepustowość, przepływy miarodajne, występowanie zjawisk ekstremalnych w ciekach – odbiornikach, a także kumulacja i rozcieńczenie zanieczyszczeń. Jednocześnie, zastosowanie również nieuszczelnionych zbiorników rekompensuje częściowo uszczuplenie zlewni w zasilanie i zasoby wodne. Jednakże system odwodnienia należy odpowiednio konserwować i czyścić celem utrzymania odpowiedniej efektywności zastosowanych urządzeń. Stąd, przegląd zbiornika oraz studzienek i rowów powinno się przeprowadzać po każdym deszczu nawalnym, nie rzadziej niż raz na pół roku. W trakcie robót budowlanych prowadzone będą również działania poprawiające funkcjonowanie drenażu obniżającego zwierciadło wód gruntowych w podłożu autostrady, bowiem z biegiem czasu jego działanie się pogorszyło. Inwestor stwierdził jednak, że będzie to działanie przywracające pierwotne warunki działania systemu w granicach istniejącego leja depresji odwodnienia podłoża autostrady.

Jak wyjaśnił inwestor, do systemu sączków odwadniających nawierzchnię drogi na moście nad Wartą przedostaje się tylko niewielka część wody penetrująca nawierzchnię mostu i to tylko ta, która przedostaje się przez warstwę asfaltu lanego, dlatego należy mówić raczej o skroplinach, których część nie ma bezpośrednio pochodzenia od wód opadowych, ale jest wynikiem skraplania na powierzchni izolacji pary wodnej. Inwestor podkreślił, że system odwodnienia mostu jest systemem szczelnym o jakim mówi rozporządzenie w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego, a regularne kontrole systemu nie wskazują na nieprawidłowe działanie odwodnienia. Ponadto, wskazał, że most

MA7 przez rzekę Wartę składa się z dwóch bliźniaczych konstrukcji rozdzielonych przerwą między obiektami o szerokości w świetle 0,42 m, która zabezpieczona jest kratką stalową uniemożliwiającą wpadnięcie między obiekty ludzi, zwierząt czy też innych przedmiotów. Kratka ta przepuszcza opad deszczu, jednak pozostałe rozwiązania konstrukcyjne mostu zostały tak zaprojektowane i wykonane, aby ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z całej szerokości mostu (jezdni, kap chodnikowych, kapy mocującej barierę wewnętrzną) spływały do ścieku przykrawężnikowego i dalej do szczelnej kanalizacji deszczowej (system odwodnienia oddzielny dla każdego z dwóch bliźniaczych mostów), dlatego, jak wskazuje inwestor, nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie przyczyniło się do zanieczyszczenia ujęcia szczególnie chlorkami z zimowego utrzymania dróg. Woda przedostająca się do gruntu z przerwy pomiędzy konstrukcjami jest wodą pochodząca z opadów atmosferycznych; nie są to ścieki (wody opadowo-roztopowe) spływające z trasy. Ponadto, ilości tych wód są niewielkie i uzależnione od ilości opadów na danym obszarze. Stwierdził, że nie istnieje bezpośredni związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy budową trzeciego pasa autostrady, a prognozowanym zwiększonym ruchem pojazdów, bowiem zwiększenie ruchu nastąpi niezależnie czy trzeci pas zostanie wybudowany, czy też nie. Zadaniem budowy trzeciego pasa ruchu jest przede wszystkim zwiększenie przepustowości autostrady, upłynnienie ruchu pojazdów, co pośrednio wpływa na zmniejszenie emisji do środowiska. Z tego względu, inwestor nie przewiduje zwiększonego rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń drogą eoliczną oraz w postaci aerozoli wzbudzanych z nawierzchni w okresach opadów atmosferycznych, gdyż jak podkreśla, pomiędzy autostradą a terenem ujęcia znajduje się naturalna bariera w postaci zieleni, a wyniki analiz opadów suchych i mokrych, nie wskazują na zwiększone oddziaływanie autostrady poprzez transport zanieczyszczeń drogą powietrzną. Uwzględniając powyższe, inwestor nie przewiduje modernizacji systemu odwodnienia mostu nad Wartą, ani też nie przewiduje przykrycia przerwy pomiędzy obiektami elementem szczelnym ani skanalizowania sączków. Podkreśla, że rozwiązania zastosowane w moście MA7 są zgodne z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi i standardami obowiązującymi na sieci dróg krajowych, w tym z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735).

Nawiązując do zarzutu AQUANETU dotyczącego jakości wód podziemnych, inwestor wskazał, że w związku z przejściem autostrady przez teren ujęcia wody Dębina prowadzony jest monitoring strefy ochronnej ujęcia Dębina i przebiegającej w jej obrębie strefy oddziaływania autostrady A2, którego projekt został zatwierdzony decyzją Wojewody Poznańskiego znak: OS.V-7520-I-3/M-24/97 z dnia 03.03.1998 r. Na odcinku przejścia trasy przez teren ujęcia Dębina został wdrożony system monitoringu, w ramach którego wykonano szereg otworów obserwacyjnych oraz wytyczono stałe miejsca poboru prób. Badania prowadzone w ramach przedmiotowego monitoringu są prowadzone w cyklach nie dłuższych niż 2 lata. Uzyskane wyniki, które mają na celu określenie stopnia oddziaływania autostrady na ujęcie, są przekazywane: Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, AQUANET S.A. W ramach monitoringu do roku 2014 prowadzono badania: emisji zanieczyszczeń atmosferycznych w opadzie mokrym i suchym w 8 punktach; kumulacji zanieczyszczeń w glebach i gruncie w 8 punktach; kumulacji zanieczyszczeń w osadach kolimacyjnych stawów infiltracyjnych w 2 punktach; przenikania zanieczyszczeń do wód podziemnych w 13 punktach; kumulacji zanieczyszczeń w wodach powierzchniowych w 4 punktach, badania wód drenazowych w 2 punktach. Przedstawione w uzupełnieniu wyniki badań wykazały przede wszystkim zanieczyszczenie w rejonie węzła Dębina gruntów związkami WWA po obu stronach autostrady i wzrost tego wskaźnika w odległości 50 m od trasy, poza liniami rozgraniczającymi autostrady - na terenie pozostającym poza kontrolą i dostępem inwestora, a także różnorodne fluktuacje odczynu, żelaza, manganu, jon amonowego, siarczanów, azotanów, węglowodorów z grupy BTEX, metali ciężkich (Pb, Cd, Cr, Ni, Cu), chemicznego zapotrzebowania tlenu. Zgodnie z informacjami zamieszczonymi w powyższym raporcie z monitoringu autostrady z 2014 roku nie stwierdza się jednoznacznego oddziaływania autostrady A2 na wody powierzchniowe,

drenażowe i podziemne. Inwestor podkreśla jednak, że duża ilość potencjalnych ognisk zanieczyszczeń znajdujących się w rejonie ujęcia Dębina utrudnia identyfikację oddziaływania zanieczyszczeń pochodzących z autostrady A2.

W związku z lokalizacją przedsięwzięcia i jego charakterem, zobowiązano inwestora do wykonania po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania analizy porównawczej w zakresie skuteczności podczyszczania ścieków do parametrów określonych przepisami. Badania powinny zostać wykonane na wylotach do odbiorników ze wszystkich zbiorników, 2 razy w roku w okresie stanów wysokich, po wiosennych roztopach oraz przy stanach niżówkowych. W zakresie badań należy uwzględnić zawiesinę ogólną i węglowodory ropopochodne oraz chlorki.

Po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, zakres robót budowlanych oraz urzędzenia ochrony środowiska przyjęte do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz postępowania z odpadami nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe. W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Ponadto, analiza wykazała, że przedsięwzięcie nie narusza zakazów określonych w rozporządzeniu w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody Dębina w Poznaniu, bowiem przeprowadzona ocena nie wykazała, aby dobudowa trzeciego pasa do autostrady mogła niekorzystnie oddziaływać na jakość wody ujęcia Dębina. Ponadto, jak wynika z powyższych zapisów, na terenie strefy zastosowane jest i będzie po rozbudowie szczelne podłoże uniemożliwiające przedostawanie się wód opadowych i roztopowych do gruntu oraz szczelny system ujmowania wód opadowych i roztopowych wraz z urządzeniami oczyszczającymi, a do rzeki Warty wprowadzane będą wody opadowe i roztopowe spełniające warunki, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Na etapie budowy mogą powstawać odpady związane z przygotowaniem terenu do budowy, robotami ziemnymi, przebudową i rozbiórka istniejących dróg oraz związane z przebudową uzbrojenia terenu. Na etapie eksploatacji odpady powstawać będą w związku z konserwacją i systematycznym czyszczeniem urządzeń do odprowadzania spływów opadowych (studzienek, kolektorów), czyszczeniem drogi czy zbieraniem i przekazywaniem podmiotom uprawnionym odpadów komunalnych. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 3 pkt 22 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185 poz. 1243, z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, jest obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami.

Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne zostaną zorganizowane w taki sposób, aby ograniczyć ilość powstających odpadów (np. glebę i ziemię, w miarę możliwości, planuje się wykorzystać na miejscu m.in. w celu regulacji wysokościowej terenu, umocnienia skarp). Inwestor planuje prowadzić selektywną zbiórkę i magazynowanie odpadów powstających na terenie inwestycji, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal, mieszaniny metali) lub unieszkodliwianiu (np. baterie, akumulatory, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych). Odpady niebezpieczne będą gromadzone oddzielone od obojętnych i nieszkodliwych, a następnie przechowywane w odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. Masy ziemne magazynowane zostaną w postaci hałd. Na miejsca zbiórki i magazynowania odpadów zostaną wyznaczone tereny o twardym (utwardzonym) podłożu i możliwie małej przepuszczalności oraz dodatkowo wyścielone materiałami izolacyjnymi, które uniemożliwią przedostawanie się do środowiska substancji podatnych na migrację wodną. Miejsca magazynowania odpadów

zlokalizowane zostaną również z dala od cieków powierzchniowych i systemów melioracyjnych oraz z dala od miejsc skrzyżowania z ciekami powierzchniowymi. Biorąc powyższe zapisy pod uwagę Regionalny Dyrektor nałożył na inwestora warunki odpowiedniego gromadzenia odpadów i odpowiedniego zabezpieczenia miejsc ich magazynowania w szczególności w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych.

Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będzie głównie ruch pojazdów spalinowych. Po przeprowadzeniu rozbudowy autostrady inwestor przewiduje, iż ruch na autostradzie będzie odbywał się bardziej płynnie, a więc należy się spodziewać, że pojazdy jadące planowaną obwodnicą, będą spalały mniej paliwa niż gdyby musiały poruszać się po obecnym (niezmodernizowanym) odcinku autostrady A2. A zatem należy się spodziewać pozytywnego wpływu inwestycji, który przyczyni się do zmniejszenia wpływu na klimat istniejącego przedsięwzięcia. Podkreślić przy tym należy, że prognoza ruchu zakłada ruch dobowy na poziomie kilkudziesięciu tysięcy pojazdów na dobę, a więc w dłuższym okresie należy się spodziewać znaczących oszczędności paliwa w stosunku do pojazdów poruszających się po autostradzie, co z kolei będzie prowadziło do zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, a więc także zmniejszenia oddziaływania na klimat.

Planowana droga zaprojektowana zostanie zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami, które uwzględniają takie parametry drogi, aby mogła ona sprostać nasilonym zdarzeniom pogodowym, które mogą wystąpić w przyszłości, np. określają takie parametry odwodnienia drogi, aby było ono przygotowane na nasilone opady atmosferyczne oraz określają parametry jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie, aby oprzeć się skutkom ekstremalnych zjawisk pogodowych. Zapewni to adaptację przedsięwzięcia do postępujących zmian klimatu, przy czym należy dodać, że planowana droga nie przebiega przez obszary narażone w znaczący sposób na występowanie klęsk żywiołowych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, oddalony o ok. 1 km od granic planowanej inwestycji.

Strukturę użytkowania i rzeczywistą roślinność opracowano na podstawie wizji w terenie w sezonie wegetacyjnym 2013 i 2014 oraz analizy kartograficznej. Analiza szaty roślinnej obejmuje bufor 100 m po obu stronach pasa rozdziału autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”. Z przedmiotowej analizy wynika, że otoczenie planowanej inwestycji nie stanowi obszaru cennego pod względem przyrodniczym. W związku z intensywną działalnością człowieka roślinność rzeczywista znacznie odbiega od roślinności potencjalnej. Analiza terenu pozwala wnioskować, że obszar w otoczeniu inwestycji zdominowany jest przez zbiorowiska półnaturalne i typowo synantropijne, głównie segetalne, a także obszary zurbanizowane. Nieduży udział stanowią obszary zadrzewień i zakrzewień. Niewielki procent stanowią lasy. Z punktu widzenia przyrodniczego jedynym ciekawym florystycznie obszarem, a także ze względu na rolę korytarza ekologicznego są zadrzewienia w otoczeniu Warty. Zbiorowiska znajdujące się w pobliżu koryta rzecznego Warty są rodzimym zestawem roślin gatunków łęgowych. Podczas wizji terenowej w buforze 100 m od pasa rozdziału po obu stronach nie zinventaryzowano żadnych chronionych gatunków roślin ani siedlisk przyrodniczych.

Inwestycja będzie realizowana w liniach rozgraniczających autostrady A2. Jest to obszar pozbawiony wartości przyrodniczej, nie mniej możliwe jest okresowe pojawianie się na tym obszarze gatunków ptaków o niskiej antropofobii, a także płazów i ssaków, które zdołały przedostać się przez ogrodzenie autostrady.

W celu zbadania populacji ptaków wykorzystujących obszar inwestycji lub gniazdujących w jej bezpośrednim sąsiedztwie prowadzono obserwacje w punktach oraz na transektach. Wyznaczono 1 transekt i 4 punkty obserwacyjne. Transekt przebiegał wzdłuż planowanej inwestycji, a jego długość wynosiła około 17 km. Punkty obserwacji zostały natomiast

wyznaczone w miejscach, gdzie spodziewano się większej aktywności ptaków tak gniazdujących jak i migrujących. Każdy obiekt (punkt lub transekt) był kontrolowany 4 krotnie podczas sezonu. Obserwacje na transektach miały na celu poszukiwanie ptaków gniazdujących zarówno w liniach rozgraniczających autostrady jak i w buforze autostrady. W badanym buforze stwierdzono 26 gatunków ptaków w tym 22 objęte ochroną gatunkową (m.in.: bogatka *Parus major*, kapturka *Sylvia atricapilla*, modraszka *Parus caeruleus*, pliszka siwa *Motacilla alba*, pliszka żółta *Motacilla flava*, potrzęsacz *Emberiza kalandra*, skowronek *Alauda arvensis*, trznadel *Emberiza citrinella*). Większość gatunków stwierdzono w dolinie rzeki Warty. Wszystkie wymienione gatunki występują na badanym obszarze bardzo nielicznie. Obserwacje na punktach miały na celu stwierdzenie koncentracji i przelotów ptaków migrujących i koczujących. Szczególną uwagę zwracano na ptaki wykorzystujące obszar autostrady jako żerowisko. Na analizowanym obszarze odnotowano przeloty 34 gatunków ptaków. Jednak tylko nieliczne z nich wykorzystują obszar autostrady jako żerowisko (Kawka *Corvus monedula*, wrona siwa *Corvus cornix*, Szpak *Sturnus vulgaris*, Gawron *Corvus frugilegus*).

Obserwacje teriofauny prowadzono na transekcie, którego przebieg był analogiczny do transektu ornitologicznego. Podczas obserwacji poszukiwano tropów, śladów obecności zwierząt i prowadzono obserwacje bezpośrednie. Podczas obserwacji stwierdzono 11 gatunków dzikich zwierząt, z czego: 5 to gatunki chronione na mocy ustawy o ochronie przyrody (jeż *Erinaceus europaeus*, bóbr *Castor Fiber*, wydra *Lutra lutra*, wiewiórka *Sciurus vulgaris*, kret europejski *Talpa europaea*) 5 gatunki chronione prawem łowieckim (dzik *Sus scrofa*, sarna *Capreolus capreolus*, kuna domowa *Martes foina*, lis *Vulpes vulpes*, borsuk *Meles meles*), a 1 to gatunek inwazyjny nie podlegający ochronie: norka amerykańska *Neovison vison*. Ponadto, stwierdzono zwierzęta domowe i drobne gatunki gryzoni i nornicowatych. Należy podkreślić, że wszystkie stwierdzone osobniki to zwierzęta należące do populacji synantropijnych o niskiej antropofobii. Ponadto, obszar linii rozgraniczających nie jest siedliskiem ww. gatunków. Gatunki te pojawiają się w liniach rozgraniczających autostrady w celu poszukiwania pokarmu lub próbując przedostać się na drugą stronę autostrady. Analizowany odcinek autostrady jest przekraczany przez ssaki w dwóch miejscach. Są to doliny: rzeki Warty oraz rzeki Wirynki. Obiekty te posiadają parametry, które pozwalają na uznanie ich za przejścia dla zwierząt (wg Kurek i inni 2010). Najintensywniejsza migracja i największe spektrum gatunkowe odnotowano w dolinie rzeki Warty. Istniejący obiekt nad rzeką stanowi przejście dla zwierząt, które w sposób właściwy pełni swoją rolę. Planowana inwestycja w żaden sposób nie będzie ingerować w przejście i nie pogorszy warunków migracji. Ponadto, w ramach inwestycji przewiduje się przebudowę mostu nad rzeką Wirynką w km 156+526, jednakże zakres prac obejmuje poszerzenie płyt pomostów na istniejących konstrukcjach przyczółków, w związku z czym nie przewiduje się ingerencji w środowisko przyrodnicze doliny Wirynki, a co za tym idzie zakłócenie funkcji korytarza migracyjnego.

Inwentaryzacja chiropterologiczna prowadzona była w okresie od maja do września 2013 r. Podczas obserwacji wykorzystywano 2 detektory ultradźwiękowe oraz 2 dwa rejestratory typu ZOOM H1. Wykonano 4 kontrole na 5 punktach nasłuchowych. Kontrola na każdym z punktów trwała 30 minut. Zebrane dane poddawane zostały analizie. Na podstawie nagrań wyznaczono indeksy aktywności nietoperzy zgodnie z metodyką opisaną w „Tymczasowych wytycznych dotyczących oceny oddziaływania elektrowni wiatrowych na nietoperze” (wersja II grudzień 2009). Prowadzone obserwacje wykazały, że najcenniejsza dla nietoperzy jest dolina rzeki Warty, gdzie stwierdzono największą aktywność nietoperzy tak migrujących jak i żerujących. Najliczniej stwierdzaną grupą gatunków były borowce, które stanowiły ponad połowę wszystkich stwierdzonych gatunków. Pozostałe stwierdzone grupy gatunków to nocki, karliki, mroczki oraz nietoperze nieoznaczone do gatunku. Nietoperze w większości migrowały w okolicy autostrady na znacznej wysokości, tylko w okolicach rzeki Warty zaobserwowano głównie przeloty nietoperzy pod mostem. Nie stwierdzono żerowania nietoperzy w liniach rozgraniczających inwestycji. Mając powyższe na uwadze, nie przewiduje się aby realizacja inwestycji wpłynęła negatywnie na tę grupę ssaków.

W zakresie oceny oddziaływania inwestycji na herpetofaunę dokonano 3 kontroli w okolicy cieków i zbiorników wodnych, gdzie spodziewano się wzmożonej aktywności płazów. Podczas badań stwierdzono migrację płazów na obiektach na strumieniu Junikowskim, rzece Warcie i Wirynce. Ponadto, stwierdzono rozród płazów w następujących obiektach: stawy przy ulicy Żabikowskiej (stwierdzono ropuchę szarą i żaby z grupy żab zielonych), zbiorniki przy ulicy Grunwaldzkiej (stwierdzono żabę trawną, ropuchę szarą i żaby z grupy żab zielonych), zbiorniki w dolinie Wirynki (stwierdzono żabę trawną, ropuchę szarą i grzebiuszkę ziemną) oraz dolina rzeki Warty gdzie poza rozrodem stwierdzono intensywną migrację licznych gatunków płazów. Z uwagi na fakt, iż miejsca te znajdują się poza miejscem lokalizacji inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na płazy tam występujące.

Podczas prowadzenia prac, w miejscu dobudowy trzeciego pasa wykonywane będą wykopy o głębokości od 0,7 do 1,0 m. Głębsze wykopy będą wykonywane jedynie w miejscach przebudowy wężłów, w miejscach budowy posadowienia ekranów oraz przebudowy odwodnienia na odcinku 171+640 – 172+630 (maksymalna głębokość wykopów to 5,5 m). W tych miejscach zgodnie z wykonanymi badaniami może wystąpić w wykopach woda. W związku z powyższym nałożono na inwestora warunek prowadzenia regularnych kontroli wykopów, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, wyłapywania ich i przenoszenia w odpowiednie siedliska, wskazane przez przyrodnika.

Ponadto, w celu zminimalizowania wpływu projektowanych ekranów akustycznych na krajobraz nałożono warunek nasadzenia pnączy wzdłuż ekranów, od strony zabudowy, w miejscach gdzie będzie to możliwe, z uwzględnieniem istniejącego uzbrojenia terenu, dostępności oraz warunków bonitacyjnych gwarantujących powodzenia nasadzeń (uwarunkowania wodno - glebowe oraz nasłonecznienie). Natomiast w celu zachowania naturalnych walorów krajobrazowych rzeki Warty nałożono warunek wykonania na obiekcie mostowym ekranów z materiałów przezroczystych oraz ich odpowiedniego oznakowania zapobiegającego ewentualnym kolizjom ptaków z nimi, poprzez zastosowanie wzoru np.: w postaci czarnych kropek o średnicy 0,8 cm w odległości 1,4 cm od siebie, całkowicie pokrywającego szybę, naniesionego metodą sitodruku lub poprzez zastosowanie pionowych linii o szerokości 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych.

Jak wynika z uzupełnień do raportu w odległości ok. 250 m na północ od planowanej inwestycji, na jej odcinku w km 162+100 w rejonie Osiedla Świerczewo znajduje się kompleks stawów, dawnych wyrobisk gliny, które stanowią obecnie cenne przyrodniczo miejsce z bogatą roślinnością pośród której stwierdzono szereg gatunków chronionych, m.in.: grzałki żółty *Nuphar lutea*, listera jajowata *Listera opata*, centuria pospolita *Centaureum erythraea*, kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine*, wilżyna ciemista *Ononis spinosa*, a także wieloma chronionymi gatunkami zwierząt m.in.: kumak nizinny *Bombina bombina*, zaskroniec zwyczajny *Natrix natrix*, bóbr *Castor fiber*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, czapla biała *Egretta alba*, czernica *Aythya fuligula*, zimorodek *Alcedo atthis*, dzięcioł zielony *Picus viridis*. Ze względu na występowanie ww. gatunków poza terenem planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na te ani inne gatunki chronione stwierdzone na terenie glińianek.

Mając na uwadze, że inwestycja polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu w granicach już istniejącej autostrady A2, a więc w obszarze, gdzie krajobraz jest już mocno przekształcony antropogenicznie uznano, że przy nałożonych warunkach realizacji przedsięwzięcia i z uwzględnieniem przepisów ochrony gatunkowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na obszary chronione, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze stanowiące przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 oraz wpływu na populację gatunków chronionych. Nie przewiduje się również wpływu na bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na

zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Ponadto oceniono, że planowana inwestycja z uwagi na jej aktualną lokalizację, a także zakres proponowanych prac tj. poszerzenie drogi w granicach istniejącej drogi, nie wpłynie znacząco na krajobraz miejsca w którym będzie realizowana.

W trakcie prowadzonego dwukrotnie postępowania z udziałem społeczeństwa, wpłynęły liczne uwagi i wnioski społeczeństwa. Poniżej organ zamieszcza wyjaśnienia, w jaki sposób zostały one wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione, wypełniając tym samym art. 37 i art. 85 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy ooś. Przedstawione poniżej zagadnienia poruszane były również w pismach stron postępowania składanych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego.

-W przedłożonych organowi wystąpieniach:

1. Wnioskowano o wykonanie dodatkowych pomiarów poziomu hałasu na terenach położonych wzdłuż autostrady, np. przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska.
2. Wnioskowano o zastosowanie ekranów akustycznych lub wałów ziemnych zabezpieczających tereny mieszkaniowe przed uciążliwym hałasem z autostrady i węzłów.
3. Wnioskowano o ograniczenie uciążliwego hałasu pochodzącego z autostrady.
4. Wnioskowano o realizację pasów zieleni, które ochronią od hałasu z autostrady oraz ograniczą zanieczyszczenia z drogi.
5. Poddano w wątpliwość, czy ekrany zagwarantują odpowiedni poziom ochrony i wnioskowano o ich przedłużenie i podwyższenie albo zastosowanie ugięcia górnej krawędzi w kierunku jezdnii, reduktorów oktagonalnych lub całkowitego zakrycia pasów ruchu.
6. Zarzucono brak zbieżności informacji przedstawionych w raporcie z informacjami wynikającymi z mapy akustycznej miasta Poznania dotyczące przekroczeń poziomu hałasu i przebiegu izolacji.
7. Wnioskowano o uwzględnienie hałasu wynikającego z odbić od ścian tunelu pod linią kolejową i wyłożenie ścian materiałem pochłaniającym dźwięk oraz odbić od istniejących ekranów.
8. Wnioskowano o zapewnienie ochrony terenów ogródków działkowych położonych wzdłuż autostrady.
9. Wnioskowano o zapewnienie ochrony terenu przeznaczanego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę mieszkaniowo-usługową w rejonie ul. Niezłomnych w Luboniu.
10. Wnioskowano o zapewnienie wjazdu na autostradę z ulicy Starołęckiej.
11. Kwestionowano, że pomiary poziomu hałasu zrealizowane w ramach wykonywania raportu zlokalizowano w niewłaściwych miejscach oraz zarzucono, że nie uwzględniono oddziaływania autostrady w miejscach, gdzie nie były przeprowadzane pomiary w ramach sporządzania raportu.
12. Zarzucono brak odwołania do warunków atmosferycznych wpływających na emisję hałasu.
13. Zakwestionowano usankcjonowanie podwyższenia norm hałasu.
14. Wnioskowano o wykonanie ekranów pochłaniających i obsadzenia ich roślinnością.
15. Wnioskowano o nałożenie obowiązku sporządzenia analizy porealizacyjnej.
16. Wnioskowano o zapewnienie ochrony akustycznej od ul. Krzywoustego poprzez zainstalowanie ekranów wzdłuż ul. Krzywoustego, w rejonie Pokrzywna oraz od odcinka autostrady w okolicach Szczepankowo – Sławie – Krzesiny, aż do miejscowości Tulce.

17. Wystąpiono o wyjaśnienie niewielkiego wzrostu poziomu hałasu w stosunku do wzrostu natężenia ruchu.
18. Wskazano na niezgodność pomiędzy wynikami pomiaru poziomu hałasu przeprowadzonych w ramach kalibracji modelu, a wynikami przedstawionymi na wykresach prezentujących poziomy w poszczególnych godzinach oraz nieścisłość pomiędzy poziomami prognozowanymi w prezentowanych w tabeli danych. Jednocześnie, wystąpiono o zaprezentowanie zasięgu dla pory nocnej w odniesieniu do punktu 13.
19. Wskazano na błędnie zamieszczoną mapę dotyczącą stanu klimatu akustycznego dla ul. Kotowo / Kościuszki.
20. Wystąpiono o uwzględnienie maksymalnej niepewności pomiarowej przy określaniu parametrów ekranów akustycznych.
21. Wnioskowano o uwzględnienie w konfliktach społecznych problemu spadku wartości nieruchomości znajdujących się wzdłuż autostrady.
22. Wnioskowano o uszczelnienie ekranów przy wiadukcie w ciągu ul. Pokrzywno.
23. Wystąpiono o weryfikację wysokości ekranów pomiędzy mapą, a tekstem raportu.
24. Stwierdzono występowanie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu na terenie ogródków działkowych, ROD Wilda.
25. Wystąpiono o wyjaśnienie kwestii wymiany dylatacji mostu nad rzeką Wartą w kontekście emisji hałasu.
26. Wystąpiono o ocenę oddziaływania autostrady na obszary użytków ekologicznych Dębina I i Dębina II.
27. Zwrócono uwagę na ewentualne rozwiązania minimalizujące oddziaływanie przedsięwzięcia na herpetofaunę.
28. Zarzucono brak w raporcie informacji o sposobie magazynowania i zagospodarowania odpadów i ich wpływu na środowisko.
29. Wnioskowano o wyjaśnienia dotyczące prowadzonych wykopów i ewentualnego leja depresji.
30. Wnioskowano o określenie wysokości, długości, rodzaju i odległości ekranów od autostrady.
31. Wnioskowano o wskazanie w decyzji, że dokonanie zmian w urządzeniach ochrony środowiska może nastąpić jedynie w ramach zmiany lub wznowienia postępowania.
32. Zakwestionowano poprawność wykonanych analiz akustycznych w raporcie w świetle pomiarów wykonanych przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu i wnioskowano o zlecenie wykonania dodatkowych badań i ponowne przeprowadzenie symulacji klimatu akustycznego przez niezależną od inwestora instytucję, np. przez WIOŚ.
33. Wnioskowano o określenie punktów pomiaru poziomu hałasu do analizy porealizacyjnej w rejonie ulicy Tyca i w km ok. 162+400 (ul. Gosienieckiego).
34. Określono faktyczne zagospodarowanie parku Papieskiego w Luboniu kwalifikując go do terenu rekreacyjno-wypoczynkowego, dla którego obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu i wskazano na brak informacji w raporcie, o zabezpieczeniu tego terenu przed hałasem z autostrady.
35. Wskazano na błędnie zaznaczoną na mapach klasyfikację budynków zlokalizowanych w rejonie ulic: Rivolię, Niepodległości, Dożynkowej i Chopina w Luboniu.
36. Przedstawiono stanowisko, iż autostrada stanowi dominujące źródło hałasu, wśród wszystkich dróg poprzecznych zlokalizowanych w jej rejonie.

37. Wniesiono o utworzenie stałego punktu monitoringu hałasu w rejonie budynków mieszkalnych nr 19 do 23 przy ul. Chopina w Luboniu.
38. Wnioskowano o ograniczenie prędkości ruchu i zamontowanie urządzeń do rejestracji czasu przejazdu pojazdów.
39. Wnioskowano o udzielenie szczegółowych informacji odnośnie postępowania w przypadku stwierdzenia niezgodności sytuacji porealizacyjnej z założeniami *raportu* i terminach podjęcia działań naprawczych. Ponadto, w przypadku, kiedy zastosowane zabezpieczenia okażą się niewystarczające (mieszkańcy nadal będą się skarżyć na uciążliwy hałas) oraz stwierdzenia wzrostu zanieczyszczenia powietrza spalinami i pyłem, wskazano na konieczność zastosowania reduktorów oktagonalnych oraz pasów zieleni.
40. Zarzucono, że nie obliczono hałasu skumulowanego od autostrady i linii kolejowej, analogicznie do przedstawionych wyliczeń skumulowanych dla autostrady i innych dróg.
41. Wnioskowano o ochronę przed hałasem terenów doliny Strumienia Junikowskiego (tzw. Szachty), które w przedstawionych uwagach zakwalifikowano do terenów rekreacyjno-wypoczynkowego.

Odnosząc się do przedstawionych wyżej kwestii, po szczegółowej ich analizie oraz wnikliwej ocenie zgromadzonych materiałów organ stwierdził, co następuje.

1. *Regionalny Dyrektor* uwzględnił to, iż w przedłożonym *raporcie* wykorzystano wyniki monitoringu poziomu hałasu prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz wyniki pomiarów własnych inwestora, które posłużyły do zobrazowania aktualnego stanu klimatu akustycznego panującego wokół przedmiotowego odcinka autostrady A2 oraz kalibracji modelu obliczeniowego wykorzystanego do wyznaczenia zasięgu oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia – autostrady z dobudowanym trzecim pasem ruchu i wzmocnioną konstrukcją nawierzchni. W ocenie organu liczba punktów i uzyskane wyniki pomiarów były wystarczające do prawidłowego, zgodnego z metodyką wyznaczenia oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, organ wskazał w decyzji konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej, w ramach której zobowiązał do wykonania pomiarów poziomu hałasu w środowisku, po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania.
2. Należy zauważyć, że celem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest m.in. zbadanie, czy w związku z eksploatacją przedsięwzięcia będą dotrzymane standardy jakości środowiska, w tym dopuszczalne poziomy hałas. W ramach oceny zidentyfikowano tereny wymagające ochrony przed hałasem oraz wyliczono wielkości poziomu hałasu, jakie będą występować na tych terenach, w związku z eksploatacją autostrady. Dla wszystkich miejsc, w których stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, zaprojektowane zostały nowe ekrany akustyczne lub zmodyfikowane zostaną ekrany istniejące. Parametry ekranów nowych, jak i istniejących zostały określone w taki sposób, aby na terenach które mają chronić, w każdym punkcie dotrzymane zostały dopuszczalne poziomy hałasu. Odpowiednie zabezpieczenia akustyczne zostały określone w punkcie I.3.2) niniejszej decyzji. Nie ma podstaw do zobowiązania inwestora do zastosowania dodatkowych zabezpieczeń.
3. W ramach planowanego przedsięwzięcia wybudowane zostaną dodatkowe odcinki ekranów akustycznych, oraz zmodyfikowane zostaną istniejące ekrany akustyczne. Spowoduje to ograniczenie hałasu pochodzącego z autostrady, do poziomu dopuszczalnego określonego w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Należy dodać, iż jest to jedyny akt prawny określający obiektywnie wartości poziomu hałasu, które należy dotrzymać, na terenach wymagających ochrony akustycznej. Określone w nim dopuszczalne poziomy hałasu są miarą dopuszczalnej uciążliwości hałasu.
4. Uwzględniono wnioski i określono w decyzji warunki wykonania nasadzeń uzupełniających istniejące nasadzenia zieleni. Należy jednak zauważyć, iż zieleń charakteryzuje się niewielką skutecznością w ograniczaniu hałasu.

5. Przedstawione wyniki obliczeń poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej po zastosowaniu docelowych rozwiązań przeciwhałasowych wskazują na brak występowania przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Zastosowany model, który został skalibrowany pomiarami poziomu hałasu, oraz program komputerowy, rekomendowany do stosowania w tego typu obliczeniach, a także przyjęte założenia nie budzą wątpliwości organu. Stąd, wątpliwości co do odpowiedniego poziomu ochrony na tym etapie realizacji przedsięwzięcia, zdaniem *Regionalnego Dyrektora* są nieuzasadnione. Nie ma podstaw do przedłużenia lub podwyższenia wskazanych do wykonania zabezpieczeń akustycznych, stosowania ugięcia górnej krawędzi ekranu, czy nawet zakrycia pasów ruchu. W celu weryfikacji skuteczności zastosowanych zabezpieczeń akustycznych organ nałożył obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej.
6. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest narzędziem ustalania warunków korzystania ze środowiska dla konkretnego przedsięwzięcia, co determinuje wybór wskaźników oceny hałasu. W przypadku planowanych przedsięwzięć uwzględnia się wskaźniki odniesione do jednej doby, L_{AeqD} i L_{AeqN} . Natomiast mapa akustyczna, i związany z nią program ochrony przed hałasem są elementami strategicznego zarządzania środowiskiem, które realizuje się w oparciu o średnioroczne wskaźniki oceny hałasu: L_{DWN} i L_N . Z uwagi na różny sposób wyznaczania tych wskaźników, nie jest możliwe bezpośrednie porównanie hałasu określonego tymi wskaźnikami i tym samym bezpośredniego zestawienia danych z *raportu* i mapy akustycznej.
7. Obliczenia w granicach całego zadania wykonano przy pomocy tej samej, rekomendowanej do stosowania w UE metodyki obliczeniowej, zaimplementowanej w programie SoundPlan wersja 7.4, który jest wykorzystywany m.in. do wykonania map akustycznych dróg krajowych. W programie SoundPlan emisję hałasu z tunelu oblicza się przy pomocy metody nordyckiej (Nord 2000). Obliczenia wykonano na podstawie dokładnego numerycznego modelu terenu, w którym tunel zamodelowano jako obiekt 3D. W modelu obliczeniowym tunel wpływa na rozkład hałasu w jego otoczeniu na dwa sposoby – jako obiekt ekranujący (efekt pozytywny) oraz jako obiekt odbijający (wnętrze tunelu pokryte betonem odbija hałas generowany przez pojazdy – efekt negatywny). Z przeprowadzonych analiz wynika, iż efekt odbić jest zauważalny, choć nieduży. Dodatkowy hałas wydobywający się z tunelu na skutek odbić w jego wnętrzu może być odbierany jako uciążliwy. Jednak szczegółowe analizy w badanym przypadku wskazują, że efekt ten nie ma wpływu na zasięg hałasu wyrażony poprzez złolnię poziomu dźwięku o wartości dopuszczalnej, w odniesieniu do terenów wymagających ochrony akustycznej. Dlatego, nie ma podstaw do nałożenia dodatkowych środków przeciwhałasowych związanych z adaptacją akustyczną tunelu. Ponadto, w modelu uwzględniono odbicia od istniejących ekranów akustycznych.
8. Przedstawione analizy oddziaływania hałasu wskazują, iż na terenach ogródków działkowych zapewnione zostaną akustyczne standardy jakości środowiska. Należy mieć na uwadze, że dla terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, do których należą rodzinne ogrody działkowe, ze względu na niewykorzystanie funkcji rekreacyjnej w porze nocnej, nie określa się dopuszczalnych poziomów hałasu dla tej pory. Zgodnie z art. 12 ustawy z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych (Dz. U. z 2014 r., poz. 40 z późn. zm.), na terenie rodzinnego ogrodu działkowego obowiązują zakaz zamieszkiwania oraz prowadzenia działalności gospodarczej.
9. Zgodnie z nowelizacją ustawy Prawo ochrony środowiska dopuszczalne poziomy hałas określone wskaźnikami hałasu L_{DWN} , L_N , L_{AeqD} i L_{AeqN} ustalone zostały dla terenów faktycznie zagospodarowanych. Oznacza to, iż dla terenów przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod tereny o funkcji chronionej akustycznie, które nie zostały zagospodarowane zgodnie z tą funkcją nie obowiązują dopuszczalne poziomy hałas. Zgodnie z przedstawionymi informacjami, teren ul. Niezłomnych, dla którego obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przeznaczający go po zabudowę mieszkaniowo-usługową nie został zagospodarowany. Zatem nie obowiązują dla niego dopuszczalne poziomy hałas.

10. Prowadząc postępowanie organ związany jest zakresem wniosku. Inwestor nie przewidział budowy podłączenia ul. Starołęckiej do autostrady. Organ nie jest uprawniony do poszerzenia zakresu wniosku.
11. Pomiary poziomu hałasu wykonane na potrzeby *raportu* posłużyły m.in. do kalibracji modelu obliczeniowego. Wyniki kalibracji wskazują na zgodność wykonanych obliczeń z wykonanymi pomiarami poziomu hałasu (w granicach dopuszczonych metodyką). Oznacza to, że ich lokalizacja została dobrana w sposób jak najbardziej prawidłowy. Nie jest prawdą, iż miejsc, w których nie zostały wykonane pomiary, nie uwzględniono w oddziaływaniu autostrady. O ich uwzględnieniu świadczą wyniki analiz przedstawione na mapach w postaci izol linii poziomu hałasu oraz wyniki przedstawione w punktach.
12. W obliczeniach uwzględniono wpływ tych warunków atmosferycznych, które dopuszcza zastosowana metodyka referencyjna. Przyjęto następujące wartości procentowego udziału korzystnych warunków meteorologicznych, sprzyjających propagacji hałasu, dla pory dnia: $P_d = 33\%$ oraz $P_n = 51\%$ dla nocy. Zachmurzenie i nasłonecznienie bezpośrednio nie jest brane pod uwagę w obliczeniach. Pośrednio parametry te mogą mieć wpływ na warunki sprzyjające, bądź niesprzyjające propagacji dźwięku, np. poprzez występowanie inwersji temperaturowej. Warunki sprzyjające propagacji, jak wskazano powyżej, uwzględniono w obliczeniach.
13. Organ działa w ramach prawa i wydaje rozstrzygnięcia w oparciu o obowiązujące przepisy prawa. Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) ustalone zostały dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, i w oparciu o nie, określone zostały uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.
14. Organ przychylił się do wniosku i określił obowiązek wykonania liniowych nasadzeń pnączy od zewnętrznej strony autostrady A2 uwzględniające istniejące uzbrojenie terenu, dostępność oraz warunki bonitacyjne gwarantujące powodzenia nasadzeń. Ponadto, organ przychylił się do wniosku i określił obowiązek wykonania ekranów pochłaniających od strony autostrady oraz od strony zewnętrznej, w przypadkach kiedy ta strona mogłaby powodować dodatkowe odbicia.
15. Niniejszą decyzją organ nałożył obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej.
16. Organ nie mógł uwzględnić wniosku, ponieważ przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest dobudowa trzeciego pasa ruchu na autostradzie A2. Przedmiotem postępowania nie jest natomiast ul. Krzywoustego, poza odcinkiem przechodzącym nad autostradą oraz odcinek autostrady od km 172+000 w kierunku Warszawy (na wysokości miejscowości Tulce). Z uwagi na to, iż organ związany jest wnioskiem, nie jest uprawniony do określania uwarunkowań dotyczących ul. Krzywoustego oraz dalszego odcinka autostrady.
17. Wzrost hałasu spowodowany wzrostem natężenia ruchu będzie kompensowany przez dwa czynniki: przyjęty do obliczeń i ustalony na podstawie długookresowych obserwacji prognozowany spadek hałaśliwości pojedynczych pojazdów oraz obniżoną emisję hałasu dla planowanej w wariantcie preferowanym nawierzchni drogowej SMA o uziarnieniu < 10 mm. Stąd może się wydawać, iż wzrost poziomu hałasu nie jest adekwatny do wzrostu natężenia ruchu. Należy mieć na uwadze, iż nie tylko natężenie ruchu wpływa na obliczony poziom hałasu w środowisku.
18. Zgodnie z odpowiedzią inwestora, w zakresie niezgodności pomiędzy wynikami pomiaru poziomu hałasu przeprowadzonych w ramach kalibracji modelu, a wynikami przedstawionymi na wykresach prezentujących poziomy w poszczególnych godzinach, wyjaśniono, iż był to błąd edytorski, polegający na błędnym przeniesieniu rysunku (wykresu) z akredytowanego sprawozdania. Błąd ten został skorygowany i do *raportu* dołączono poprawne wykresy. Zaznaczono, że do kalibracji modelu obliczeniowego przyjęto prawidłową wartość zmierzonego poziomu hałasu w punkcie P3. Odnosząc się natomiast do

uwagi dotyczącej różnicy pomiędzy poziomami hałasu prezentowanych w kolejnych tabelach, organ wyjaśnił, iż różnice poziomów pomiędzy tabelami wynikają z odmiennych parametrów emisji hałasu przyjętych do obliczeń akustycznych. Jedną z tabel dotyczących wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, a drugą preferowanego wariantu inwestycyjnego. W kwestii zaprezentowania zasięgu dla pory nocnej w odniesieniu do punktu 13 należy wyjaśnić, iż w *raporcie* przedstawiono zasięgi oddziaływania autostrady, w postaci przebiegu izol linii poziomu hałasu dla pory dziennej i nocnej.

19. Dokumentacja w zakresie wskazanej uwagi została poprawiona i uzupełniona o mapę prezentującą hałas autostrady z ul. Unijnej w Luboniu
20. Niepewność pomiarów i obliczeń przy modelowaniu rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku jest wielkością charakteryzującą ich dokładność i określa przedział, w którym mogą mieścić się wyniki, które zostaną uznane za prawidłowe. Prawdopodobieństwo wystąpienia wartości minimalnej i maksymalnej jest takie samo, a więc nie można korygować rezultatu obliczeń poprzez dodanie bądź odjęcie od niego poprawki wynikającej z niepewności pomiaru. Prowadziłoby to albo do przeszacowania wymaganej skuteczności ekranu, albo do jej niedoszacowania i czyniło by wynik obliczeń nieprawidłowym. Mając powyższe na uwadze, wymaganą skuteczność ekranu określono przez odniesienie się wprost do rezultatu analiz pomiarowo-obliczeniowej.

Trzeba dodać, że niepewność jest wielkością charakteryzującą wynik każdego pomiaru i każdej analizy pomiarowo-obliczeniowej modelującej zjawisko fizyczne. Należy dążyć do minimalizacji niepewności, bo wtedy otrzymany wynik jest dokładniejszy, tj. bliższy wartości rzeczywistej. W rozpatrywanym przypadku zastosowano model matematyczny dopuszczony do stosowania na terenie UE i dodatkowo skalibrowano go (zweryfikowano poprawność wyników) poprzez wykonanie pomiarów w środowisku, w reprezentatywnych akustycznie sytuacjach. Organ nie znalazł zatem podstaw do zarzucenia, że analizę prowadzono z niewystarczającą dokładnością.
21. Kwestie spadku wartości nieruchomości w otoczeniu autostrady A2 nie stanowią przedmiotu rozstrzygnięcia niniejszego postępowania i organ nie może się do nich odnieść.
22. W rejonie wiaduktu w ciągu ul. Pokrzywno powstanie ekran akustyczny pomiędzy istniejącym walem ziemnym a wiaduktem, po stronie zachodniej tego wiaduktu. Również po stronie zachodniej posadowiony zostanie ekran na istniejącym wale ziemnym. *Regionalny Dyrektor* określił warunek uszczelnienia połączeń elementów ekranów.
23. Wnioskodawca na wezwanie organu poprawił zapisy *raportu*.
24. Wnioskodawca przedstawił stosowne obliczenia poziomu hałasu dotyczące terenu ogródków działkowych ROD Wilda, w postaci przebiegu izol linii poziomu hałasu wyliczonej na wysokości 1,5 m, oraz w punktach, zlokalizowanych na granicy tego terenu. Z przedstawionych obliczeń wynika, iż na terenie ogródków działkowych ROD Wilda nie będą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku.
25. Wg informacji zawartych w *raporcie*, z uwagi na dobry stan techniczny zastosowanych urządzeń modułowych nie przewiduje się ich wymiany. W modelu akustycznym i programie obliczeniowym uwzględniono obiekt typu most nad rzeką, co zapewnia poprawność przeprowadzenia modelu obliczeniowego.
26. Organ przeanalizował możliwość wpływu autostrady na obszary użytków ekologicznych Dębina I i Dębina II i stwierdził, że ze względu na odległość tych obszarów od autostrady (w przypadku Dębiny I ponad 2 km i Dębina II ponad 1 km) oraz charakter inwestycji, polegającej na dobudowie 3 pasa ruchu w ramach istniejącego pasa drogowego autostrady, przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na te obszary. Stąd nie było konieczności określania działań minimalizujących.
27. W decyzji organ określił warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na herpetofaunę, polegające na prowadzeniu regularnej kontroli wykopów, a w przypadku stwierdzenia

obecności w nich zwierząt, wyłapywaniu ich i przenoszenia w odpowiednie siedliska, wskazane przez przyrodnika. Odnosząc się natomiast do etapu eksploatacji przedsięwzięcia, należy mieć na uwadze, że w środowisku nie powstanie nowy obiekt, który mógłby się przyczynić do fragmentacji siedlisk. Stosowane działania minimalizujące w tym zakresie zostały już zastosowane w odniesieniu do istniejącego obiektu.

28. W raporcie przedstawiono informacje dotyczące gospodarowania odpadami oraz sposobu ich magazynowania. Ponadto, gospodarowanie odpadami zostało uregulowane w ustawie o odpadach i aktach wykonawczych do niej. Inwestor zobowiązany jest do przestrzegania tych przepisów na każdym etapie procesu inwestycyjnego.
29. Dokumentacja na wezwanie organu została w tym zakresie uzupełniona. Inwestor wyjaśnił, że przedsięwzięcie nie wiąże się z poszerzeniem wykopu, a tym samym zwiększenia leja depresji. Budowa 3 pasa ruchu będzie wiązała się z wykonaniem koryta o głębokości maksymalnej 1m pod konstrukcją nawierzchni. Woda pochodząca z wykopów budowlanych będzie odprowadzana do istniejącej kanalizacji deszczowej autostrady. Prace odwodnieniowe będą wykonywane tylko w zakresie koniecznym i w możliwie jak najkrótszym czasie, ewentualne prowadzenie tymczasowych odwodnień wykopów nie będzie miało większego wpływu na regionalny poziom wód, lej depresji związany z realizacją i eksploatacją przedmiotowej inwestycji nie wykróczy poza jej linie rozgraniczające. Po zakończeniu prac budowlanych poziom wód powróci do stanu naturalnego.
30. Organ uwzględnił wnioski i w decyzji określił wszystkie parametry projektowanych ekranów od autostrady, które wpływają na ich skuteczność, tj. długość, wysokość, rodzaj oraz odległość od osi autostrady.
31. Nie uprawnione jest aby w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozstrzygać kwestie jej zmiany. Procedury dotyczące zmiany decyzji oraz wznowienia postępowania określone są wprost w prawie, w *ustawie o oś i k.p.a.*
32. Zgodnie z wyjaśnieniami Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Poznaniu przedstawionymi w piśmie z 25.07.2016 r. znak: WI.7024.75.4.2016 wzrost poziomu hałasu został spowodowany przede wszystkim specyficznymi w tym okresie warunkami atmosferycznymi, mogącymi znacząco odbiegać od warunków przeważających w rejonie pomiarów. Wskazano, że w terminie 15-17.06.2016 r., a w szczególności dnia 17.06.2016 r. zarejestrowano znaczne opady atmosferyczne. Dla pory nocnej 16-17.06.2016 r. i dziennej 17.06.2016 r. nie można było określić równoważnego poziomu hałasu ze względu na obfitość opadu deszczu. Mokra nawierzchnia spowodowała wzrost hałasu odczuwalny w szczególności w porze nocnej. Spadek poziomu hałasu miał miejsce w ostatnich dniach pomiarowych, gdy opady deszczu nie występowały. Uwzględniając powyższe, wyniki pomiarów hałasu przedstawione przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Poznaniu należy potraktować jako orientacyjne, obrazujące klimat akustyczny na terenach położonych wzdłuż autostrady. Tym bardziej, iż zgodnie z rozporządzeniem w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem, pomiary poziomu hałasu prowadzi się w warunkach braku opadów atmosferycznych. Ponadto, na badanym odcinku autostrady w okresie, kiedy były prowadzone pomiary występowała nietypowa sytuacja będąca przyczyną zwiększenia natężenia ruchu pojazdów ciężarowych. Spowodowana ona była zamknięciem dla tych pojazdów ulicy Krzywoustego w Poznaniu – badany odcinek autostrady jest częścią objazdu. Przed oddaniem do eksploatacji rozbudowanej autostrady A2, zgodnie z planami, sytuacja powinna wrócić do normy. W kwestii wykonania dodatkowych badań przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Poznaniu organ zważył, iż takie dodatkowe pomiary nie wniosą nic nowego do sprawy. Należy bowiem zauważyć, iż aktualny stan klimatu akustycznego został przedstawiony w raporcie, m.in. w oparciu o wyniki monitoringu poziomu hałasu od autostrady prowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Poznaniu w okresie od 2005 do 2015 r. Szczegółowa interpretacja tych wyników została przedstawiona w

raporcie. Taka ilość danych jest wystarczająca do oceny aktualnego stanu akustycznego występującego wzdłuż autostrady i z tego względu, w ocenie organu, nie jest wymagane wykonywanie ponownych analiz akustycznych.

33. Wyniki obliczeń oddziaływania autostrady pokazują, iż wskazane miejsca znajdują się w znacznej odległości od autostrady i od prognozowanego przebiegu izolacji poziomu hałasu stanowiącej zasięg ponadnormatywnego oddziaływania autostrady. Nie ma zatem uzasadnienia, aby w miejscach tych istniała konieczność wykonania pomiarów poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej.
34. Pomimo kwalifikacji terenu Parku Papieskiego przez Burmistrza Miasta Lubonia do terenu rekreacyjno-wypoczynkowego, tutejszy organ rozważył, iż terenu tego nie można zakwalifikować do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych. W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przyjętego Uchwałą Nr XXXI 1185/2009 Rady Miasta Lubonia z dnia 19 maja 2009 r. teren ten oznaczony jest symbolem 4 ZP – teren zieleni urządzonej. W uchwale tej nie wskazano tego terenu, jako terenu rekreacyjno-wypoczynkowego, dla którego należy zachować odpowiednie akustyczne standardy jakości środowiska. Należy mieć na uwadze, że faktyczne zagospodarowanie terenu powinno być zgodne z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Gdyby intencją Rady Miejskiej Lubonia była konieczność ochrony tego terenu przed oddziaływaniem akustycznym autostrady, w uchwale znalazłby się zapis dotyczący kwalifikacji terenu Parku Papieskiego do terenu rekreacyjno-wypoczynkowego, przekroczenia dopuszczalnego poziomu w porze dziennej (w porze nocnej nie określa się normy, z uwagi na niewykorzystanie funkcji tego terenu w porze nocnej zgodnie z przeznaczeniem) występować będą w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady. W zasięgu oddziaływania izolacji 65 dB w porze dziennej znajduje się niewielki fragment tego terenu w północnej-wschodniej części. Wobec powyższych ustaleń, organ nie znalazł podstawy do zastosowania rozwiązań przeciwhałasowych dla ochrony terenu Parku Papieskiego.
35. Dokumentacja na wezwanie organu we wskazanym zakresie została poprawiona. Błędy te nie wpłynęły na wyniki analiz i wnioski przytoczone w raporcie.
36. Przedstawione obliczenia wskazują, że hałas z autostrady jest dominującym źródłem hałasu i w raporcie autorzy tego nie kwestionują. W celu obniżenia tego hałasu zaprojektowane zostały odpowiednie zabezpieczenia akustyczne, które spowodują, iż na terenach leżących wzdłuż autostrady, hałas z planowanego przedsięwzięcia nie będzie przekraczał poziomu dopuszczalnego. Spowoduje to zmniejszenie wpływu hałasu z autostrady na skumulowany hałas pochodzący z dróg poprzecznych. Potwierdzają to wyniki przedstawione w raporcie i jego uzupełnieniach. W niektórych miejscach może dojść do sytuacji, w której hałas z autostrady przestanie być dominujący.
37. Uwzględniając wniosek organ określił obowiązek wykonania pomiaru poziomu hałasu w punkcie zlokalizowanym w rejonie budynków mieszkalnych nr 19 do 23 przy ul. Chopina w Luboniu w ramach analizy porealizacyjnej. Punkt ten pozwoli na weryfikację zaprojektowanych ekranów akustycznych wzdłuż autostrady oraz wzdłuż ul. Dębieckiej w Luboniu. Obecnie nie ma uzasadnienia, aby w rejonie ul. Dębieckiej istniała konieczność lokalizacji stałego punktu monitoringu hałasu. Taką decyzję można będzie podjąć po przeanalizowaniu wyniku pomiaru poziomu hałasu w ramach analizy porealizacyjnej, w trybie przepisów art. 178 ustawy Prawo ochrony środowiska.
38. Organ nie może się przychylić do wniosku bowiem ograniczenie prędkości ruchu i zamontowanie urządzeń do rejestracji czasu przejazdu pojazdów na drodze nie leży w kompetencji organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast, do kontroli prędkości ruchu i przestrzegania przepisów ruchu drogowego powołane zostały odpowiednie służby. Ponadto, w ocenie organu ograniczenie prędkości ruchu na

autostradzie wydaje się nie celowe, bowiem mogłoby spowodować mniejszą przepustowość drogi, co wiązałoby się ze zwiększeniem uciążliwości.

39. W przypadku stwierdzenia niezgodności sytuacji porealizacyjnej z założeniami raportu organ ochrony środowiska będzie mógł podjąć czynności wynikające z ustawy Prawo ochrony środowiska. To samo dotyczy sytuacji, w której zastosowane zabezpieczenia okażą się niewystarczające i stwierdzony zostanie brak zachowania standardów jakości środowiska. Zgodnie z obowiązującymi przepisami na dzień wydania decyzji, organem ochrony środowiska dla tego przedsięwzięcia jest Marszałek Województwa Wielkopolskiego. W świetle powyższego, co do terminów podjęcia działań naprawczych tutejszy organ nie może zająć stanowisko, bowiem nie leży to w jego kompetencji.
40. W raporcie dokonano oceny skumulowanego oddziaływania autostrady i linii kolejowych, w stopniu wystarczającym do wyciągnięcia konkretnych wniosków. Należy mieć na uwadze, że zasięg oddziaływania linii kolejowych będzie niewielki. Ponadto, specyfika hałasu kolejowego jest odmienna od hałasu drogowego, także w kontekście jego percepcji. Są to dwa różne źródła hałasu. Natomiast ulice poprzeczne i autostrada należą do tej samej grupy źródeł hałasu i w związku z tym wymagały szczegółowej oceny oddziaływania skumulowanego.
41. W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zidentyfikowano tereny wymagające ochrony przed hałasem oraz wyliczono wielkości poziomu hałasu, jakie będą występować na tych terenach, w związku z eksploatacją autostrady. Identyfikację terenów wymagających ochrony akustycznej przeprowadzono w oparciu o faktyczne zagospodarowanie i przeznaczenie terenów położonych wzdłuż autostrady, określone przez właściwe dla danego terenu organy, tj. Prezydenta Miasta Poznania, Burmistrza Lubonia oraz Wójta Gminy Komorniki. Teren doliny Strumienia Junikowskiego, tzw. Szachty położone są w granicach miasta Poznania. Prezydent Miasta Poznania, określając faktyczne zagospodarowanie terenów wskazał, że źródłem takich danych jest Mapa akustyczna miasta Poznania, i na jej podstawie należy określić przeznaczenie terenów do wymagających ochrony akustycznej. W Mapie akustycznej miasta Poznania teren doliny Strumienia Junikowskiego, tzw. Szachty nie zostały zaliczone do terenów wymagających ochrony akustycznej. W związku z tym, dla tego terenu nie określono dopuszczalnych poziomów hałasu. Nie ma zatem uzasadnienia do ochrony tego terenu przed hałasem.

W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, ponieważ planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem oddziaływania poza granice Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2013 poz. 1479), planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym, nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej inwestycji oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 ustawy o oś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie.

W związku z tym, że liczba stron w przedmiotowym postępowaniu przekracza 20, na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy o oś i art. 49 k.p.a. o niniejszej decyzji strony zawiadamia się poprzez obwieszczenie.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy o oś tut. organ podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu w terminie 14 dni od dnia doręczenia.

Załączono dowód wpłaty opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej – wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w kwocie 205 zł, na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 783 z późn. zm.).
Joanna Czeczott, główny specjalista

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
.....
Grażyna Smolbowska - Hruszka
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymała:

1. Autostrada Wielkopolska S.A. ul. Działoszańska 10 61-248 Poznań
2. Pozostałe strony zgodnie z art. 49 k.p.a.
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a ustawy o oś (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)
4. aa

Do wiadomości

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu ul. Gronowa 22, 61-655 Poznań

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, znak: WOO-II.4200.5.2014.JC.54 z dnia 28.10.2016 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. od km 155+870 do km 172+000. Zakres prac obejmuje:

- od węzła „Poznań Zachód” do węzła „Poznań Komorniki”, tj. od km 155+870 do km 158+300 o długości 2,43 km – poszerzenie korony autostrady „na zewnątrz”,
- od km 158+300 do km 158+675 o długości 0,375 km – przejście z poszerzenia „na zewnątrz” do poszerzenia „do wewnątrz”,
- od węzła „Poznań Komorniki” do węzła „Poznań Krzesiny”, tj. od km 158+675 do km 171+600 o długości 12,925 km – poszerzenie „do wewnątrz”.

- od km 171+600 do km 172+000 o długości 0,4 km – przejście z poszerzenia „do wewnątrz” do poszerzenia „na zewnątrz”.

Poszerzenie zostanie wykonane w taki sposób, aby uzyskać przekrój poprzeczny o trzech pasach ruchu o szerokości 3,5 m każdy i pas awaryjny o szerokości 3,0 m.

Dodatkowo, w ramach realizacji prac drogowych wykonane zostaną:

- odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na dojazdach do wiaduktów i mostów w ciągu autostrady,
- odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na połączeniu z odcinkami przylegającymi do zakresu opracowania,
- naprawy (wzmocnienie) konstrukcji jezdni łącznic i dróg poprzecznych na węzłach „Poznań Komorniki”, „Poznań Luboń” i „Poznań Krzesiny” – opcjonalnie w zależności od opracowanej przez Wykonawcę prognozy ruchu oraz analizy nośności poszczególnych elementów węzłów,
- wymiany warstwy ścieralnej na ww. jezdniach,
- wydłużenie przejazdów awaryjnych zlokalizowanych w km: 160+537,5; 163+237,5; 165+437,5; 169+287,5 z 75 m do długości 111 m,
- wykonanie nawierzchni przy kolumnach alarmowych zlokalizowanych w km: 155+957, 157+580, 159+575, 161+385, 163+310, 165+290, 167+270, 169+080, 170+750 po obu stronach autostrady,
- wymianę barier ochronnych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 01.04.2010 (Dz. U. z 2010 Nr 65 poz. 407),
- wymianę ścieków prefabrykowanych ułożonych przy krawędzi nawierzchni jezdni,
- wymianę ścieków prefabrykowanych skarpowych,
- przełożenie rowów przydrożnych na odcinkach poszerzenia „na zewnątrz”, tam gdzie pozostawałyby one w kolizji z poszerzanym korpusem autostrady.

W związku z dobudową trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniem konstrukcji nawierzchni na przedmiotowym odcinku autostrady A2 w ramach realizacji przedmiotowej inwestycji wykonane zostaną również następujące prace:

- poszerzenie mostu nad rzeką Wiryńką w km 156+526 do trzech pasów ruchu,
- przebudowa kanalizacji deszczowej,
- przebudowa oświetlenia drogowego,
- przebudowa linii i kabli energetycznych – infrastruktury niezwiązanej z autostradą,
- przebudowa łączności autostradowej,
- przebudowa infrastruktury telekomunikacyjnej niezwiązanej z autostradą,
- przebudowa urządzeń melioracyjnych,
- przebudowa organizacji ruchu.

Rodzaj technologii

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonana dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienia nawierzchni na długości 16,13 km autostrady A2 na odcinku węzeł „Poznań Zachód” – węzeł „Poznań Krzesiny”. Dla odcinka od km 155+870 do km 158+300 o długości 2,43 km, poszerzenie korony autostrady nastąpi „na zewnątrz”, natomiast od km 158+675 do km 171+600 poszerzenie nastąpi „do wewnątrz”.

Poszerzenie zostanie wykonane w taki sposób, aby uzyskać przekrój poprzeczny o trzech pasach ruchu o szerokości 3,50 m każdy i pas awaryjny o szerokości 3,00 m.

Technologia wykonania robót generalnie polegać będzie na:

- zdjęciu warstwy humusu,
- rozbiórce elementów dróg i ulic oraz infrastruktury technicznej,
- wykonaniu robót ziemnych,
- wykonaniu podziemnej infrastruktury technicznej,
- wykonaniu warstw konstrukcyjnych nawierzchni,
- wykonaniu umocnienia: poboczy, skarp, rowów i ścieków,

- wykonaniu krawężników obrzeży i ścieków,
- wykonaniu barier ochronnych,
- wykonaniu urządzeń organizacji ruchu drogowego (oznakowanie pionowe i poziome),
- wykonaniu koniecznych do realizacji elementów ochrony środowiska,
- wykonaniu nawierzchni SMA.

Rozwiązania chroniące środowisko

Roboty budowlane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego w rejonie terenów chronionych akustycznie będą prowadzone w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, prace będą prowadzone w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Bazy sprzętowo-magazynowe zlokalizowane będą w oddaleniu od terenów wymagających ochrony akustycznej.

Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynowane będą selektywnie w wydzielonych miejscach.

Odpady niebezpieczne magazynowane będą w miejscach utwardzonych i dodatkowo zabezpieczonych materiałami izolacyjnymi, w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich gromadzonych.

Podczas rozbudowy mostu nad Wiryńką, rzeka zostanie zabezpieczona przed zanieczyszczeniem poprzez zamontowanie pod mostem siatek i folii.

System odwodnienia będzie konserwowany i czyszczony.

Po każdym deszczu nawalnym i nie rzadziej niż raz na pół roku będzie prowadzony przegląd zbiorników oraz studzienek i rowów.

Miejsca w bazie materiałowo-sprzętowej wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, parku maszynowego, miejsca przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych zostaną wyłożone materiałami izolacyjnymi, oraz wyposażone w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych, umożliwiające zatrzymanie zanieczyszczenia na lądzie i w rzecze.

Zaplecza techniczne, bazy materiałowo-sprzętowe oraz park maszynowy nie będą lokalizowane na terenie strefy ochronnej ujęcia Dębina.

Ścieki bytowe powstające w trakcie budowy będą gromadzone w szczelnych zbiornikach bezodpływowych oraz opróżniane i czyszczone przez uprawnione podmioty.

W trakcie budowy prowadzone będą regularne kontrole wykopów, a w przypadku stwierdzenia obecności w nich zwierząt, będą one przenoszone w odpowiednie siedliska, wskazane przez przyrodnika.

W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony akustycznej, wykonane zostaną zarówno nowe ekrany akustyczne jak również podwyższone lub przedłużone zostaną niektóre odcinki ekranów istniejących.

Połączenia elementów ekranów akustycznych (konstrukcji, paneli) wykonane zostaną jako szczelne.

W odniesieniu do istniejących ekranów akustycznych, zostaną podjęte działania podwyższające ich izolacyjność akustyczną do poziomu określonego jak dla ekranów projektowanych.

Wszystkie ekrany akustyczne, z wyjątkiem ekranów na mostach i wiaduktach, zostaną wykonane z materiału pochłaniającego hałas od strony autostrady.

Wzdłuż nowoprojektowanych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej w miejscach, gdzie jest to możliwe będą stosowane nasadzenia pnączy.

Ekran na obiekcie mostowym na rzece Warcie zostaną wykonane z materiałów przezroczystych oraz oznakowane w sposób widoczny dla ptaków.

*Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
/.../
Grazyna Smolibowska - Hruszka
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko*

Sposób obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia:

Data obwieszczenia lub publicznego ogłoszenia: od do

Pieczczę urzędu

Podpis i pieczęć osoby potwierdzającej