

akustycznych określonych w punktach 25.40 i 25.45, które wynikały z uszczegółowienia danych w fazie prac nad projektem budowlanym, związanego z obliczeniami akustycznymi wykonanymi na dokładniejszym modelu terenu. Z tego samego powodu, zmieniała się długość ekranu określonego w punktach 25.54 i 25.55. Parametr ten został zoptrymalizowany i dostosowany do uwarunkowań terenowych. Przeprowadzone zmiany nie mają wpływu na prognozowane warunki akustyczne na terenach, dla ochrony których przewidziano takie zabezpieczenia.

Przy zakładanych parametrach eksploatacyjnych przedsięwzięcia, tj. natężeniu i strukturze ruchu, w wyniku realizacji zabezpieczeń akustycznych, dotrzymane zostaną w większości przypadków akustyczne standardy jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, położonych w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. W pojedynczych przypadkach, m.in. w miejscowości Szklarka Mleczka, Hanulin, Klimy i Myjomięcie, pomimo zastosowania zabezpieczeń akustycznych prognozuje się niewielkie przekroczenia poziomu dopuszczalnego w porze nocnej, w szczególności w latach późniejszych, mieszczące się jednak w granicach błędów metody obliczeniowej. Ekran akustyczny dla ochrony tych miejsc zostały zoptrymalizowane w taki sposób, aby zapewnić największą ich skuteczność. Stwierdzono, że zwiększanie ich wysokości o 2 m zmniejszy oddziaływanie akustyczne drogi zaledwie o 0,1 – 0,4 dB. Zatem nakład poniesiony na dodatkowe zwiększenie skuteczności ekranów byłby nieadekwatny do uzyskanych rezultatów. Ponadto, w miejscach w których prognozuje się niewielkie przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występują inne źródła hałasu – krzyżująca się z projektowaną drogą ekspresową S8 linia kolejowa (w miejscowości Klimy), czy też droga krajowa nr 11 (w miejscowości Hanulin). W celu weryfikacji prognoz akustycznych, w miejscach tych określono lokalizację punktów, w których zmierzony zostanie poziom hałas, w ramach nałożonej analizy porównawczej. Ponadto, oddziaływanie akustyczne drogi powinno być w tych miejscach monitorowane, w ramach obowiązków wynikających z przepisów ogólnych.

Droga ekspresowa S8 przecinać się będzie z drogami lokalnymi, drogą krajową nr 8, drogą krajową nr 11, linią kolejową oraz planowaną drogą ekspresową S11. W tych miejscach dochodzić będzie do skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z oddziaływaniem istniejących przedsięwzięć. Analiza skumulowanego oddziaływania wykazała, iż przedmiotowa droga S8 będzie w większości przypadków dominującym źródłem hałasu, a hałas z dróg poprzecznych będzie miał niewielki udział w kształtowaniu klimatu akustycznego. Zaprojektowane ekran akustyczny dla drogi ekspresowej S8 znaczenie zmniejszą jej oddziaływanie, co spowoduje, iż drogi poprzeczne stanowią będą dominujące źródło hałasu. Taka sytuacja spowoduje, iż mimo dotrzymania dopuszczalnego poziomu hałasu pochodzącego od drogi ekspresowej, na terenach leżących w szczególności blisko dróg poprzecznych, przekroczenia poziomu dopuszczalnego mogą występować.

W rejonie skrzyżowania przedmiotowej drogi ekspresowej S8 z planowaną drogą ekspresową S11, tj. w węźle kępnio warunki akustyczne na terenach miejscowości leżących najbliższej będą w równym stopniu kształtowane hałasem pochodzącym od obu tych przedsięwzięć. Zaprojektowane zabezpieczenia akustyczne na łącznicach węzła oraz na odcinkach dróg ekspresowych S8 i S11 spowodują poprawę warunków akustycznych.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia wskazano na możliwość wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w zabudowie mieszkalniczej rozmieszczonej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji w fazie jej budowy. W związku z tym uszczegółowiono warunek wyimponowany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, dotyczący prowadzenia robót budowlanych w porze nocnej, tj. w godzinach od 22.00 do 6.00. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła

akustycznego prace budowlane nie będą odczuwane jako uciążliwe. Ponadto, oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie budowy będą krótkotrwałe i odwracalne.

Analiza raportu wykonanego w związku z przeprowadzeniem procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko analizowanego przedsięwzięcia wykazała, że na terenie Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP), „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD” zlokalizowane zostaną stanowiska zrzutu ścieków z autokarów, które nie zostały wymienione wśród elementów wyposażenia MOP-ów, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Prowadzone postępowanie wyjaśniające wykazało, że przy określaniu przepustowości zlokalizowanych po obu stronach projektowanej drogi biologicznych oczyszczalni ścieków, wynoszącej min. 10 m³/dobę (50 R.L.M.), uwzględniono także zrzuty ścieków pochodzących z autokarów. Wyznaczenia R.L.M. dokonano na podstawie założenia, że zrzuty zarówno z budynków WC, jak również z autokarów pod względem wielkości będą równoważne, jak dla przyjętej poprzednio liczby podróżnych – 600 osób/dobę. W związku z powyższym zmieniono warunek zawarty w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 23.02.2011 r. znak WOO-II.6200.5.2011, uwzględniając w ogólnym bilansie dopływu ścieków do obu oczyszczalni biologicznych także zrzuty ścieków ze stanowisk zlewowych, zaprojektowanych do obsługi autokarów.

Zgodnie z zapisami zawartymi w raporcie na terenie MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD” wydzielone zostaną po dwa stanowiska przystosowane dla samochodów przewożących materiały niebezpieczne. Z uwagi na to, że użytkowanie tego rodzaju obiektów wiąże się z możliwością wystąpienia podwyższonego ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, w niniejszym postanowieniu zobowiązano Inwestora do zastosowania rozwiązań technicznych, ukierunkowanych na pełne zabezpieczenie ww. środowiska. W celu eliminacji zagrożenia ze strony planowanych miejsc nałożono warunek wyposażenia wszystkich stanowisk w 4 zbiorniki o pojemności nie mniejszej niż 5 m³ każdy, wykonane z żywicy poliestrowej, wzmacnianych włóknem szklanym oraz zaizolowane zasuwą odcinającą odpływ substancji niebezpiecznych do systemu kanalizacji deszczowej, odprowadzającej teren MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”. Analiza uzupełniająca raportu wykazała, że użytkowanie przedmiotowych stanowisk związane będzie ściśle z aktualną sytuacją, panującą na terenie obu MOP-ów. Gdy na planowanych stanowiskach nie będą się znajdować samochody przewożące ładunki niebezpieczne, wody opadowe i roztopowe, spływające z ww. stanowisk, kierowane będą wraz ze spływami opadowymi i roztopowymi z pozostałych nawierzchni utwardzonych, do systemu kanalizacji deszczowej, odprowadzającej teren MOP-ów. W chwili pojawienia się na którymś ze stanowisk samochodu przewożącego substancje niebezpieczne nastąpi zamknięcie odpływu wód opadowych i roztopowych z obszaru danego stanowiska do systemu kanalizacji deszczowej MOP i przekierowanie go za pomocą zasuw do usytuowanego na tym stanowisku zbiornika. Wybór takiego rozwiązania skutecznie wyeliminuje możliwość przedostania się zanieczyszczeń, stanowiących ładunek pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, wraz z wodami opadowymi i roztopowymi do systemu odprowadzającego oba MOP, a w konsekwencji do środowiska gruntowo-wodnego. Zbiorniki wykonane z materiałów charakteryzujących się wysoką odpornością i wytrzymałością zapewnią pełną izolację zgromadzonych w nich substancji od środowiska gruntowo-wodnego.

W odniesieniu do warunków określających sposób postępowania ze ściekami bytowymi oraz ściekami w postaci wód opadowych i roztopowych, pochodzących z terenu MOP „KIERZNO PN” i „KIERZNO PD”, w niniejszym postanowieniu uszczegółowiono lokalizację obu zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, zlokalizowanych na działkach objętych liniami rozgraniczającymi inwestycję. Zgodnie z zapisami raportu zbiorniki, do którego odprowadzane będą oczyszczone ścieki bytowe oraz ścieki w postaci wód opadowych i roztopowych z terenu MOP „KIERZNO PN” oznaczony został symbolem ZR-21 i zlokalizowany zostanie w km 76+625 - 76+700 projektowanej