



WOO-II.420.2.2024.EK.16

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), po rozpatrzeniu wniosku spółki Autostrada Wielkopolska S.A. działającej przez pełnomocnika o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbiórce i budowie mostu nad rzeką Wrześnica MA42 i MA42a w km 211+343 na odcinku I autostrady płatnej A2.
- II. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji oraz użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. Zaplecze budowy, bazy materiałowo-sprzętowe, miejsca gromadzenia odpadów oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych utwardzić i uszczelnić oraz nie lokalizować:
 - na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Wrześnicy;
 - na obszarach o płytkim występowaniu zwierciadła wód gruntowych, na obszarach podmokłych oraz w dolinach cieków naturalnych.We wszystkich ww. miejscach oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewnić dostęp sorbentów w ilości i rodzaju dostosowanego do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 2. Materiały sypkie gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do cieków, rowów melioracyjnych lub systemów odwodnienia.
 3. Płyny eksploatacyjne lub odpady w postaci ciekłej przechowywać w szczelnych zbiornikach, na utwardzonej, uszczelnionej powierzchni, a wszelkie awaryjne rozlania bezzwłocznie usuwać za pomocą środków sorpcyjnych, które następnie przekazywać do unieszkodliwienia.
 4. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dowożących materiały i surowce po drogach lokalnych 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.
 5. Prace realizacyjne na północnej jezdni autostrady prowadzić przy zachowaniu ekranu akustycznego (istniejącego lub nowo wybudowanego) po stronie południowej autostrady.

6. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać humus i składować go przy zachowaniu kumulatywnie następujących warunków:
 - oddzielnie od pozostałej ziemi z wykopów;
 - w wydzielonej części pasa robót;
 - w sposób umożliwiający późniejsze wykorzystanie go do prac rekultywacyjnych;
 - w sposób zapobiegający jego przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz jego wymyciem.
7. Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. W trakcie prac budowlanych:
 - chronić otwarte wykopy przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń;
 - w pierwszej kolejności odwadnianie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej;
 - w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
8. Prace w rzece i w jej pobliżu prowadzić poza okresem zagrożenia powodziowego oraz przy najniższych prognozowanych stanach wód, z zachowaniem następujących zasad:
 - wyeliminować lub ograniczyć do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód;
 - zapewnić zachowanie stałego przepływu wód w rzece i jej drożność;
 - umocnienia skarp rzeki prowadzić z wykorzystaniem materiałów naturalnych;
 - zabezpieczyć koryto rzeki przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego w wodach płynących zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do rzeki materiałów budowlanych i odpadów.
9. Bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy w obiektach do tego przystosowanych.
10. Nie wycinać drzew w ramach realizacji przedsięwzięcia, a wycinkę krzewów ograniczyć do powierzchni maksymalnie 13 m².
11. Wycinkę krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
12. Przeprowadzić nasadzenia krzewów, minimalizujące straty przyrodnicze związane z wycinką krzewów na powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów. Do nasadzeń nie wykorzystywać krzewów gatunków obcych. Nasadzenia krzewów wykonać w pasie drogowym autostrady A2 lub w jej najbliższym sąsiedztwie.
13. Do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
14. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń w okresie 3 lat od ich posadzenia – w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
15. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
16. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem;

- nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
 - 17. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce. Taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.
 - 18. W przypadku stwierdzenia migracji płazów w czasie realizacji inwestycji zabezpieczyć obszar tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi, wykonanymi z geotkaniny, wkopanymi w ziemię na głębokość minimum 10 cm, o wysokości co najmniej 50 cm nad poziom gruntu, posiadającymi w górnej części przewieszkę o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót.
 - 19. Prowadzić systematyczną kontrolę i konserwację systemu odwodnienia oraz oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz rowów drogowych.
- III.** Określam wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w szczególności w projekcie budowlanym.
- 1. Zaprojektować i wykonać ekran akustyczny po północnej stronie autostrady na odcinku od km 211+260 do km 211+326 o wysokości min. 6 m (liczonej od powierzchni terenu) i długości minimalnej 71 m, będący przedłużeniem istniejącego ekranu. Ekran zlokalizować jak najbliżej jezdni.
 - 2. W miejscu demontowanego ekranu akustycznego po stronie południowej autostrady, zaprojektować i wykonać ekran akustyczny o wysokości min. 3 m na odcinku mostu i o wysokości min. 5 m na pozostałym odcinku autostrady wchodzącym w zakres przedsięwzięcia. Wysokość ekranu liczona jest od powierzchni terenu.
 - 3. Zastosować ekrany o klasie izolacyjności akustycznej co najmniej B3 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-2:2017-05 i klasie dźwiękochłonności minimum A3 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017-05. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.
 - 4. Fundamenty pod ekrany wykonać w taki sposób, aby ekrany na nim zainstalowane można było podwyższyć o co najmniej 20 % projektowanej wysokości.
 - 5. Zapewnić, szczelne dla fali akustycznej, połączenie ww. ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane, pomiędzy elementami konstrukcji oraz z istniejącym układem ekranów.
 - 6. W systemie odwodnienia planowanego układu drogowego zaprojektować urządzenia redukujące w spływach wód opadowych i roztopowych zawiesinę ogólną, w szczególności studzienki z osadnikiem. Urządzenia tak dobrać, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji.
- IV.** Nakładam obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu, określając zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia jego wyników.
- Po trzech miesiącach od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, wykonać pomiary poziomu hałasu w 3 przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie zlokalizowanych w m. Bierzglinek: przy ul. Grabowej 14; przy ul. Klonowej 41b i przy ul. Lipowej 1.
- Pomiary wykonać dwukrotnie w okresie 1 roku, w odstępie co najmniej 3 miesięcy, w różnych warunkach meteorologicznych w tym raz w przypadku wystąpienia korzystnych warunków propagacji.
- Sprawozdania z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 2 miesięcy od zakończenia ostatniego pomiaru.

V. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

22 stycznia 2024 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek Autostrady Wielkopolskiej S.A. działającej przez pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbiórce i budowie mostu nad rzeką Wrześnica MA42 i MA42a w km 211+343 na odcinku I autostrady płatnej A2.

Do wniosku załączono m.in.: kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* w formie pisemnej wraz z trzema informatycznymi nośnikami danych z zapisem *k.i.p.* w formie elektronicznej; mapę ewidencyjną, w postaci elektronicznej, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie; mapę z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia;

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), dalej *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy mostu w ciągu autostrady zaliczającej się do inwestycji drogowej będącej przedsięwzięciem mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Przedsięwzięcie dotyczy zatem zmiany dokonywanej w obiekcie kwalifikowanym jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, w przypadku którego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponadto, przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa wielkopolskiego. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) oraz art. 123 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy w sprawie rozpatrzenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 20 lutego 2024 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do usunięcia braków formalnych we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 29 lutego 2024 r. znak PM-040/2024 wnioskodawca przedłożył wymagane uzupełnienie.

Uwzględniając art. 74 ust. 3a *ustawy ooś*, w oparciu o materiały stanowiące załączniki do przedmiotowego wniosku *Regionalny Dyrektor* uznał, iż stronami postępowania są: wnioskodawca oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, rozumianym jako przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu oraz obszar obejmujący działki, na których stwierdzono przekroczenie standardów jakości środowiska.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 13 marca 2024 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.2 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu

postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W związku z tym, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o podejmowanych czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia były obwieszane na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. Ponadto, o podejmowanych czynnościach, zgodnie z art. 74 ust. 3aa *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* powiadamiał Burmistrza Wrześni.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 29 kwietnia 2024 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.3 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 1 lipca 2024 r.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit. b) ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.), pismem z 26 lipca 2024 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.7 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, dalej *Dyrektor RZGW* z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 13 września 2024 r. znak P.RZŚ.4901.85.2024.KS.2 *Dyrektor RZGW* wyraził opinię, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i w której określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 2 *ustawy ooś*, pismem z 26 lipca 2024 r. znak WOO-II.420.2.2024.EK.6 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrześni z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 5 sierpnia 2024 r. znak ON-NS.911.2.32.2024 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni wyraził opinię, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu uzupełnienia *k.i.p.* wraz z całością dokumentacji oraz porównaniu przedstawionych informacji dotyczących natężenia ruchu na przebudowywanym odcinku autostrady A2 z informacjami dotyczącymi natężenia ruchu dla tego samego odcinka autostrady A2 (znajdującymi się w aktach innego postępowania o sygn. WOO-II.420.89.2020.EK) organ uznał za konieczne wezwanie wnioskodawcy do wyjaśnień. Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 7 października 2024 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.10 *Regionalny Dyrektor* wezwał ponownie pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło 12 listopada 2024 r.

W związku ze złożonym przez wnioskodawcę uzupełnieniem *k.i.p.*, pismem z 29 listopada 2024 r. znak WOO-II.420.2.2024.EK.13, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 2 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrześni o ponowne wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 23 grudnia 2024 r. znak ON-NS.9011.2.32.2024 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z 5 sierpnia 2024 r. znak ON-NS.911.2.32.2024, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Pismem z 29 listopada 2024 r. znak WOO-II.420.2.2024.EK.14, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4, art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 1 lit b ustawy *Prawo wodne*,

Regionalny Dyrektor zwrócił się do *Dyrektora RZGW* o ponowne wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Pismem z 17 grudnia 2024 r. znak P.RZŚ.4901.85.2024.KS.2, *Dyrektor RZGW* podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w opinii z 13 września 2024 r. znak P.RZŚ.4901.85.2024.KS.2. W ww. opinii organ Wód Polskich określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które *Regionalny Dyrektor* rozważył i wziął pod uwagę przy wydawaniu niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 3 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.2.2024.EK.15 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie. W wyznaczonym w zawiadomieniu terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski stron postępowania.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 *ustawy ooś*, w niniejszej decyzji stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Zgodnie jednak z art. 80 ust. 2a *ustawy ooś*, przepisu art. 80 ust. 2 *ustawy ooś* nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji strategicznej. Przedmiotem niniejszego postępowania jest rozbiórka i budowa mostu na odcinku autostrady wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Autostrada wzdłuż której zlokalizowany jest most zalicza się na podstawie art. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 z późn. zm.) do kategorii dróg krajowych, stanowiących drogi publiczne. Drogi publiczne, zgodnie z art. 59a ust. 4 pkt 1 *ustawy ooś* zaliczają się do inwestycji strategicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Odnosząc się do art. 84 ust. 1a *ustawy ooś*, po zapoznaniu się z zakresem planowanej inwestycji, charakterystyką przedsięwzięcia oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami stwierdzono, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wymaga określenia warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b i lit. c oraz pkt 2 lit. c *ustawy ooś*.

Uzasadniając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uwzględniono kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy ooś* oraz opinię organów współdziałających.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* zbadał m.in.: rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem skali przedsięwzięcia, wielkości zajmowanego terenu, powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych; zakres robót związanych z realizacją przedsięwzięcia; wykorzystanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi; przewidywane ilości i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko; wielkość emisji i uciążliwości wynikających z realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi; usytuowanie przedsięwzięcia w odniesieniu do obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a) *ustawy ooś*, na podstawie informacji przedstawionych w *k.i.p.* ustalono, że przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbiórka i budowa mostu MA42 i MA42a nad rzeką Wrześnicą w km 211+343 autostrady płatnej A2. Planuje się nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy z belek prefabrykowanych składający się z dwóch niezależnych ustrojów nośnych (MA42 i MA42a). Fundamenty i podpory zostaną wykonane pod docelową szerokość autostrady (trzy pasy ruchu w obu

kierunkach). Ustrój nośny zostanie dostosowany do istniejącej szerokości jezdni autostrady z możliwością późniejszego jego poszerzenia. W ramach przedsięwzięcia przebudowany zostanie układ rowów odwadniających oraz kanalizacja deszczowa w tym powstanie nowy wylot do rzeki Wrześnicy. Odtworzone i wykonane zostaną także nowe umocnienia w korycie rzeki Wrześnicy. Długość całkowita mostu wyniesie ok. 21,4 m, szerokość całkowita obiektu wyniesie ok. 31,8 m, a światło mostu wyniesie ok. 19,08 m. Szerokość jezdni w krawężnikach wyniesie ok. 11,60 m + 11,60 m, szerokość pasów ruchu 2x3,75 w każdą stronę, szerokość pasów awaryjnych 3,00 m po każdej stronie jezdni, szerokość chodnika do obsługi ok. 0,9 m przy każdej jezdni. Całkowita długość przedsięwzięcia wynosi 155 m.

Zgodnie z *k.i.p.* konstrukcja nośna istniejącego obiektu została wykonana z belek prefabrykowanych typu Gromnik o długości 9,0 m. Obiekt składa się z trzech przęseł swobodnie opartych na żelbetowych oczepach. Belki ułożone są bezpośrednio na powierzchni górnej oczepów. Podpory słupowe połączone są monolitycznie ze stopami fundamentowymi i oczepami. Podpory skrajne zatopione są w nasypie drogowym. Skarpy nasypu pod obiektem umocniono betonem *in situ*. Stożki zostały umocnione betonowymi elementami drobnowymiarowymi. Długość całkowita mostu wynosi 27,04 m; szerokość całkowita mostu wynosi 31,04 m; światło mostu wynosi 18,4 m. Istniejące odwodnienie mostu jest zapewnione poprzez spływ powierzchniowy do znajdujących się poza obiektem korytek ściekowych i studni z wpustami. Woda zbierana przez wpusty odprowadzana jest przykanalikami do rowów trawiastych, a następnie do rzeki Wrześnicy.

Istniejący obiekt zostanie rozebrany na min. 1 m poniżej projektowanego terenu i nie głębiej niż do górnych powierzchni ław podpór (istniejące ławy betonowe wraz z palami przewiduje się do pozostawienia). Prace zostaną wykonane dwuetapowo (ze względu na konieczność utrzymania ruchu w obu kierunkach na min. jednej jezdni autostrady).

Planowany nowy obiekt zostanie posadowiony pośrednio na palach. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych prace fundamentowe zostaną poprzedzone wykonaniem tymczasowych ścianek szczelnych zabezpieczających wykopy. Zakłada się odtworzenie istniejącej konstrukcji nawierzchni na dojazdach do planowanego obiektu mostowego lub wykonanie tożsamej konstrukcji nawierzchni w sposób spełniający wymagania dla obciążenia ruchem na autostradzie.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b) *ustawy ooś* stwierdzono, iż z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa, należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e) *ustawy ooś* stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą okresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Uwzględniając zapisy art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c) *ustawy ooś* należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązać się z zużyciem wody, paliw, energii elektrycznej oraz surowców i materiałów budowlanych takich jak beton, warstwa ścierna, warstwa wiążąca/wzmacniająca.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d) i lit. g) *ustawy ooś* stwierdzono, że przedsięwzięcie na etapie budowy oraz eksploatacji wiązać się będzie z emisją do powietrza, emisją hałasu oraz oddziaływaniem na środowisko gruntowo – wodne.

Z informacji zawartych w przedłożonej *k.i.p.* wynika, iż wielkości emisji substancji z ww. źródeł funkcjonujących na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będą powodowały 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 2021 r., poz. 845) 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. 2010 r. Nr 16, poz. 87), poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c), lit. d) i lit. g) ustawy oś stwierdzono, że emisja substancji do powietrza będzie zachodziła także podczas prowadzenia prac budowlanych. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w wyniku prowadzenia robót ziemnych oraz przemieszczania 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, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisją hałasu do środowiska, której źródłem będą pojazdy poruszające się po autostradzie. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w terenie średnio zurbanizowanym. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej występują po południowej stronie autostrady oraz pojedyncze po północnej stronie (miejscowość Bierzglinek). Tereny wymagające ochrony akustycznej określone na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) wskazano w *k.i.p.* Tereny te ustalono na podstawie stanu faktycznego określonego przez organ Gminy Września. Tereny w sąsiedztwie przedsięwzięcia zakwalifikowano do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Dla odcinka autostrady objętej opracowaniem prognozę natężenia ruchu przyjęto dla roku 2029. W analizach skumulowanych uwzględniono także dalsze odcinki autostrady niewchodzące w zakres przedsięwzięcia. W roku 2029 prognozuje się na autostradzie (obejmującym odcinek przebudowywany) natężenie ruchu w wysokości 30348 pojazdów na dobę, z czego: 25759 pojazdów w porze dnia i 4589 pojazdów w porze nocy, przy udziale pojazdów ciężkich, odpowiednio 28 % i 50 %. Na przebudowywanym odcinku, do analiz przyjęto średnie prędkości ruchu równe 135 km/h dla pojazdów lekkich i 85 km/h dla pojazdów ciężkich. Dla pojazdów ciężkich jest to prędkość większa niż dopuszczalna określona w kodeksie ruchu drogowego. Średnia prędkość ruchu dla pojazdów lekkich jest mniejsza niż wynika to z przepisów, co spowodowane jest dużym ruchem pojazdów ciężkich utrudniającym płynny ruch pojazdów lekkich. Przyjęcie w obliczeniach wyższej prędkości ruchu pojazdów ciężkich jest sytuacją mniej korzystną bowiem to pojazdy ciężkie determinują wielkość emisji hałasu z autostrady.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca także specyfikę ruchu, układ geometryczny drogi (droga dwujezdniowa) oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki. Na potrzeby tej analizy stworzono cyfrowy model terenu zawierający informację o najbliższej zabudowie oraz układzie dróg, a także uwzględniający budowany układ drogowy, niwelety oraz obiekty inżynierskie. Ruchome źródła hałasu uwzględnione zostały w modelu obliczeniowym wraz z parametrami akustycznymi, tj. z godzinny natężeniem ruchu dla pory dziennej i nocnej, udziałem pojazdów ciężkich w całkowitym natężeniu ruchu w porze dziennej i nocnej, średnimi prędkościami poruszania się pojazdów planowanym przekrojem drogi oraz typem nawierzchni. Do analizy przyjęto nawierzchnię o normalnej hałaśliwości.

Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w siatce punktów rozmieszczonych na terenach położonych wzdłuż planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie tych wyników wyznaczono przebiegi izolinii poziomu hałasu odpowiadające dopuszczalnym poziomom hałasu dla terenów występujących w sąsiedztwie przedsięwzięcia, tj. 61 dB i 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory dnia. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizy akustyczne przeprowadzono dla roku 2029.

Na odcinku autostrady A2 podlegającym przebudowie po stronie południowej zainstalowany jest ekran akustyczny o wysokości 4 m, a na moście o wysokości 2 m. Ekran ten chroni zabudowę mieszkaniową miejscowości Bierzglinek przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym z autostrady A2. Po stronie północnej autostrady, poza terenem realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest ekran o wysokości 4 m, którego koniec znajduje się na wysokości granicy terenu realizacji przedsięwzięcia. W obliczeniach akustycznych uwzględniono ich istnienie.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż odcinka autostrady A2 wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2029 tylko w porze nocy. Przekroczenia wystąpią na terenie mieszkaniowo-usługowym przy ul. Grabowej 14 w m. Bierzglinek, jak również na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy ul. Klonowej w m. Bierzglinek. W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca wskazał na konieczność przedłużenia ekranu po stronie północnej i zwiększenia wysokości ekranów po stronie południowej autostrady. Dla ochrony terenu mieszkaniowo-usługowego przy ul. Grabowej 14 w m. Bierzglinek wnioskodawca wskazał na konieczność budowy ekranu akustycznego po północnej stronie autostrady na odcinku w km od 211+260 (koniec istniejącego ekranu) do 211+326 o wysokości 6 m, liczonej od powierzchni terenu i długości ok. 71 m. Dla ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zabudowy zagrodowej w m. Bierzglinek, zlokalizowanych po południowej stronie autostrady, wnioskodawca wskazał na konieczność budowy, w miejscu demontowanego, ekranu o większej wysokości niż istniejący, tj. o wysokości 3 m na odcinku mostu oraz o wysokości 5 m na pozostałym odcinku autostrady wchodzącym w zakres przedsięwzięcia.

Przy ww. rozwiązaniach prognozowane poziomy hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem są nieznacznie większe niż poziom dopuszczalnych 56 dB (przekroczenia występują wyłącznie w porze nocy) i mieszczą się w dokładności metodyki obliczeniowej (do 1 dB). Uznano zatem, że ww. rozwiązania zapewnią dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej zlokalizowanych po stronie północnej i południowej autostrady (z uwzględnieniem dokładności metodyki obliczeniowej do 1 dB). Poziomy hałasu prognozowane do 1 dB powyżej poziomu dopuszczalnego wynikają z oddziaływania skumulowanego przedmiotowego przedsięwzięcia z odcinkami autostrady nie wchodzącymi w zakres przedsięwzięcia. Oprócz rozwiązań wskazanych powyżej, dla zapewnienia ochrony akustycznej terenów leżących po stronie północnej autostrady A2, tj. bez uwzględniania dokładności metodyki obliczeniowej, wymagane byłoby podniesienie wysokości istniejącego ekranu do 6 m. Natomiast dla zapewnienia właściwej ochrony akustycznej terenów leżących po stronie południowej autostrady wymagane byłoby podniesienie wysokości istniejącego ekranu o 1 m.

Dodatkowo, *Regionalny Dyrektor* określił także wskaźniki izolacyjności i pochłaniania wskazanych w decyzji ekranów akustycznych. W przypadku ekranów akustycznych, ważne jest, aby w trakcie ich montażu nie pozostawić szczelin na łączeniu poszczególnych modułów, łączeniu ekranu z podłożem oraz modułów z konstrukcją stalową. Jakakolwiek szczelina, przezroczysta dla fali akustycznej, zdegraduje jego skuteczność, a zatem zobligowano wnioskodawcę do zapewnienia szczelności w konstrukcji ekranów akustycznych. Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu (w stosunku do SDR przyjętego w analizach akustycznych) określono warunek, aby fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 20 % projektowanej wysokości.

Rozwiązania dotyczące odcinka wchodzącego w zakres przedsięwzięcia zostały wskazane jako wymagania konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Realizacja dodatkowych rozwiązań, tj. podniesienie wysokości istniejących ekranów, ze względu na dokładność metodyki obliczeniowej powinna zostać zweryfikowana pomiarowo.

Wobec powyższego, w celu zweryfikowania skuteczności planowanych ekranów akustycznych oraz potwierdzenia konieczności podniesienia wysokości istniejących ekranów określono obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie emisji hałasu, oraz zakres, termin i obowiązki co do przedłożenia jego wyników. Określono uwarunkowanie, aby po trzech miesiącach od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, wykonać pomiary poziomu hałasu w 3 przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie. Pomiary należy wykonać dwukrotnie w okresie 1 roku, w odstępie co najmniej 3 miesięcy, w różnych warunkach meteorologicznych (raz w przypadku wystąpienia korzystnych warunków propagacji), a sprawozdania z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 2 miesięcy od zakończenia ostatniego pomiaru. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 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 lub inną metodyką obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych oraz ruchem po drogach lokalnych. Z uwagi na przebieg inwestycji w rejonie zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego, nałożono warunek, aby prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów dowożących materiały i surowce po drogach lokalnych prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W porze dziennej, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty budowlane nie będą odczuwalne 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. Realizacja przedsięwzięcia prowadzona będzie etapowo przy całkowitym wyłączeniu z ruchu odcinka jednej z jezdni autostrady, na którym będą prowadzone prace. W zależności od etapu prac ruch z jednej jezdni autostrady zostanie przeniesiony odpowiednio na jezdnię południową lub jezdnię północną. Ekran na jezdni podlegającej pracą budowlanym zostaną rozebrane, a ekrany na jezdni autostrady prowadzącej ruch pozostaną do czasu rozpoczęcia przebudowy lub będą to nowe ekrany (jeżeli będzie to jezdnia już przebudowana). Tylko w okresie przebudowy południowej jezdni (6 miesięcy) może wystąpić uciążliwość wynikająca z ruchu na autostradzie. Podczas przebudowy północnej jezdni autostrady, przy jezdni południowej ekran zostanie zachowany lub wybudowany zostanie już nowy ekran. W związku z tym, w celu minimalizacji emisji hałasu z ruchu pojazdów po autostradzie podczas realizacji przedsięwzięcia nałożono warunek, aby prace realizacyjne na północnej jezdni autostrady prowadzić przy zachowaniu ekranu akustycznego (istniejącego lub nowo wybudowanego) po stronie południowej autostrady.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia mogą wiązać się z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne. Zgodnie z przepisem art. 326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2022 r. poz. 1225 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach. Strefa, w której może występować niekorzystny

wpływ drgań na stan techniczny budynków rozciąga się od około 2,5 metrów od krawędzi drogi dla pojazdów lekkich, aż do około 16 metrów dla pojazdów ciężkich. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia najbliższe budynki mieszkalne zlokalizowane są poza strefą, w której mogą być notowane drgania o amplitudach przekraczających wartości dopuszczalne dla pory dnia i nocy oraz mogących niekorzystnie wpływać na stan techniczny budynków.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1) lit. a) i pkt 3) lit. a) *ustawy ooś* na podstawie zapisów *k.i.p.* ustalono, że projektowany obiekt będzie się składał z dwóch niezależnych ustrojów nośnych. Zastosowane rozpiętości umożliwią wykonanie fundamentów bez kolizji z fundamentami istniejącego obiektu. Podpory przęsła nurtowego będą się znajdować w odległości od ok. 3,5 m do ok. 7 m od krawędzi brzegu rzeki. Roboty fundamentowe będą wykonywane w odległości nie mniejszej niż ok. 2 m od krawędzi brzegu rzeki. W przypadku niekorzystnych warunków gruntowych i/lub wysokiego stanu wód, roboty fundamentowe zostaną zabezpieczone tymczasowymi ściankami szczelnymi. W przypadku wystąpienia wód powodziowych, prace w tym okresie nie będą prowadzone. W przypadku konieczności przejechania ciężkiego sprzętu budowlanego przez skarpę linii brzegowej rzeki, zostanie to dokonane po wcześniej ułożonej drodze technologicznej.

Światło obiektu ulegnie zwiększeniu o 68 cm. Większe światło mostu poprawi przepływ wód powodziowych pod mostem i zmniejszy ryzyko rozmycia konstrukcji w przypadku wystąpienia katastrofalnych opadów deszczu, jakie mogą pojawiać się w związku ze zmianami klimatycznymi.

Wody opadowe i roztopowe z terenu obiektu będą kierowane do systemu kanalizacji deszczowej, gdzie zostaną podczyszczone w osadniku zawiesiny, a następnie odprowadzone do rowów trawiastych, skąd okresowo nadmiar kierowany będzie do rzeki Wrześnicy. Zlewnia projektowanej kanalizacji deszczowej wynosi ok. 1800 m². Woda zostanie odprowadzana poprzez rowy trawiaste do rzeki zgodnie ze stanem istniejącym.

W ramach budowy nowego obiektu konieczna będzie regulacja rowów. Długość rowów do przebudowy wyniesie ok. 50 m. Zaprojektowano korektę przebiegu rowów drogowych: rów drogowy północno-zachodni – przesunięcie wylotu z km ok. 27+775 na km ok. 27+778 rzeki Wrześnicy; rów drogowy południowo-wschodni – przesunięcie wylotu z km ok. 27+724 na km ok. 27+721 rzeki Wrześnicy (zgodnie z *k.i.p.* – kilometraż rzeki Wrześnicy został określony na podstawie danych z Informatycznego Systemu Osłony Kraju). W korycie rzeki zostaną wykonane prace polegające na odtworzeniu umocnienia skarp przy pomocy materiałów naturalnych. Długość umocnienia skarp koryta rzeki do odtworzenia to ok. 60 m (licząc po długości rzeki).

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c) *ustawy ooś* ustalono, że szacunkowe zapotrzebowanie na wodę w trakcie realizacji inwestycji wyniesie do 120 m³ przez cały proces realizacji inwestycji. Nie przewiduje się poboru wody na cele budowlane z cieków naturalnych. Woda na cele budowlane i sanitarne pracowników będzie pobierana z sieci miejskiej. Woda na cele spożywcze będzie wodą butelkowaną. W trakcie eksploatacji nie nastąpi zapotrzebowania na wodę.

Uwzględniając zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b), lit. c), lit. f), lit. h), lit. i) oraz lit. j) *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w przedstawionych materiałach stwierdzono, że przedsięwzięcie nie znajduje się: na obszarach wybrzeży i środowisk morskich; na obszarach górskich; na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; na obszarach o dużej gęstości zaludnienia; na obszarach przylegających do jezior; na obszarach uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g) *ustawy ooś* stwierdzono, że w obrębie planowanej inwestycji nie znajdują się zewidencjonowane stanowiska archeologiczne figurujące w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt. 2 lit a) oraz lit. d) w oparciu o *k.i.p.* ustalono, że teren inwestycji miejscowo (wzdłuż koryta rzeki Wrześnicy) stanowi obszar podmokły, o

plytkim zaleganiu wód podziemnych. Obszar nasypu drogowego oraz miejsca lokalizacji zaplecza budowy, to tereny suche. Teren inwestycji nie jest porośnięty siedliskami łągowymi i nie jest zlokalizowany w obszarze ujściowym rzek. Ustalono, że przedsięwzięcie położone jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno. Najbliższe ujęcie wód podziemnych zlokalizowane jest w odległości 500 m w kierunku południowo – wschodnim. W rejonie terenu przedsięwzięcia nie wyznaczono obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych ani stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Przedmiotowa inwestycja, w miejscu przekroczenia przez rzekę Wrześnicę, znajduje się: częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi 1%, częściowo na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi 10% i częściowo na obszarze, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2%.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k) *ustawy* ooś, uwzględniając rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) ustalono, że obszar realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach jednolitej części wód podziemnych o kodzie GW600061, którą charakteryzuje dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny oraz dobry stan ogólny. W odniesieniu do ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych została uznana za niezagrażoną. Jej celem środowiskowym jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego oraz dobrego stanu ilościowego.

Ponadto, przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych o kodzie RW60001018389 Wrześnica. Posiada ona status naturalnej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się umiarkowanym stanem ekologicznym i stanem chemicznym poniżej dobrego. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego oraz stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono zastosowane rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Plac budowy, z tym zaplecze budowy zlokalizowane zostanie na wzniesieniu i nasypie drogowym, a nie w korycie rzeki Wrześnicy, nie będzie więc narażony na wysoki poziom wód gruntowych. Na terenie budowy oraz zapleczu nie przewiduje się napraw maszyn i urządzeń budowlanych. Możliwe będzie ich tankowanie wyłącznie w miejscu utwardzonym bądź po zabezpieczeniu powierzchni gruntu matą chłonną. W miejscu tankowania sprzętu konieczne jest zapewnienie sorbentu materiałowego na terenie zaplecza budowy oraz magazynowanie paliwa w szczelnych zbiornikach. Plac robót zostanie zorganizowany w taki sposób, aby wszelkie materiały sypkie powstałe w czasie rozbiórki, magazynowane były w miejscu uniemożliwiającym ich spływ z wodami opadowymi w kierunku rzeki Wrześnicy (bezpośrednio lub pośrednio przez sieć rowów). Koryto rzeki Wrześnicy zostanie zabezpieczone przed opadaniem cząstek mineralnych podczas demontażu istniejącego mostu. Zabezpieczenie zostanie wykonane przez podwieszenie odpowiednich plandek, ściśle przylegających do linii brzegowej w obszarze prowadzonych prac.

Dno planowanych wykopów budowlanych osiągnie maksymalnie poziom ok. 96,00 m n.p.m. Głębokość wykopów liczona od poziomu nawierzchni autostrady wyniesie ok. 5,5 m, a od poziomu półek pod obiektem po obu stronach koryta rzeki Wrześnicy ok. 1,5 m. Jeśli w miejscu wykopu wystąpi wysoki poziom wód gruntowych, przewiduje się odwodnienie wykopu za pomocą igłofiltrów. Odpompowana woda zostanie wypompowana do najniższego odbiornika w pobliżu.

Zgodnie z wymogami zawartymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub

do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019 poz.1311) wody opadowe i roztopowe ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej dróg zaliczanych do kategorii dróg krajowych mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. Przeprowadzona w *k.i.p.* prognoza stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych powstających z nawierzchni przebudowywanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu w roku 2029 będzie występować przekroczenie poziomu dopuszczalnego stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych określonego w ww. rozporządzeniu. Prognozowane stężenie zanieczyszczeń w spływach nieoczyszczonych z pasa drogowego w 2029 r. wyniesie: 246,0 mg/l zawiesiny ogólnej (norma 100 mg/l) oraz 19,7 mg/l węglowodorów ropopochodnych (norma 15 mg/l). Z analizy przeprowadzonej przez wnioskodawcę w uzupełnieniu *k.i.p.* wynika, że planowane do zastosowania urządzenia podczyszczające na analizowanym terenie, tj. studzienki z osadnikami oraz rowy trawiaste wykażą minimalny stopień redukcji na poziomie ok. 60%. W związku z powyższym organ uznał, że zaproponowane przez wnioskodawcę rozwiązania w zakresie planowanych do zastosowania urządzeń podczyszczających wody opadowo-roztopowe powinny być wystarczające do redukcji zanieczyszczeń do wartości określonej w przepisach szczegółowych.

W niniejszej decyzji zobowiązano, aby przed odbiornikiem wód opadowych i roztopowych bezwzględnie zastosować minimum osadnik zawiesin. Jednocześnie, zobowiązano, aby urządzenia te dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji.

W celu utrzymania prawidłowej funkcjonalności zaprojektowanego układu podczyszczania niezbędna jest prawidłowa eksploatacja systemu odwadniającego, dlatego nałożono warunek, aby prowadzić regularną konserwację systemu odwodnienia wraz z czyszczeniem urządzeń służących do odprowadzania wód. Przegląd urządzeń należy przeprowadzić po każdym deszczu nawalnym i zdarzeniu drogowym skutkującym wyciekami substancji ropopochodnych, lecz nie rzadziej niż raz na pół roku, w tym po wiosennych roztopach i przed sezonem zimowym.

W związku z projektowanym zakresem prac na ciekach i w ich pobliżu (Wrześnica oraz rowy odwodnieniowe), *Dyrektor RZGW* nałożył stosowne warunki, w których określił sposób prowadzenia prac w ciekach i w ich pobliżu. Warunki te zostały zawarte w niniejszej decyzji.

Aby ograniczyć zmiany stosunków wodnych w gruncie w niniejszej decyzji wskazano, aby wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich ewentualne odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych w danym miejscu oraz aby otwarte wykopy chronić przed ich zalaniem oraz przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń. W odniesieniu natomiast do odprowadzania wód z odwodnienia wykopów do środowiska, zobowiązano, aby w przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczania z zawiesiny ogólnej o ile wtórnie nie zostaną nią zanieczyszczone – wówczas je również należy podczyścić przed odprowadzeniem do cieków naturalnych i urządzeń wodnych. Jednocześnie *Dyrektor RZGW* wskazał, aby konieczne odwadnianie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.

W celu zabezpieczenia nurtu rzeki przed spadającymi produktami prac i elementami konstrukcyjnymi obiektu należy zastosować systemowe zabezpieczenia w postaci np. siatek ochronnych. W związku z powyższym oraz biorąc pod uwagę opinię *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace w ciekach i w ich pobliżu realizować z zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed przedostawaniem się do rzeki materiałów budowlanych i odpadów.

Ponadto *Dyrektor RZGW* wskazał zalecenie dotyczące ochrony wód powierzchniowych, którego tutejszy organ nie wskazał w sentencji decyzji, bowiem stanowią one ogólną dobrą praktyką, która winna być uwzględniana przy realizacji przedsięwzięć i dlatego też wnioskodawca winien się nią kierować realizując planowane przedsięwzięcie, tj. aby po zakończeniu prac budowlanych uporządkować teren w granicach inwestycji.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając uzgodnienie *Dyrektora RZGW* w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków dotyczących ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Warunki te związane są m.in. z lokalizacją oraz organizacją zapleczy budowy, baz materiałowo-sprzętowych, parkingów, miejsc tankowania i bieżącej konserwacji pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych; sposobu i miejsca gromadzenia ziemi z wykopów; magazynowania odpadów. Ich dotrzymanie zapewni minimalizację oddziaływań etapu budowy na stan jakościowy i ilościowy wód podziemnych i powierzchniowych.

Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania przedsięwzięcia, zastosowane rozwiązania i technologie, uwzględniając także opinię *Dyrektora RZGW* oraz przy założeniu realizacji określonych w sentencji warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji, stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335).

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy ooś*, należy stwierdzić, iż realizacja przedsięwzięcia wiąże się z powstaniem odpadów, przede wszystkim z grupy 17, 15, 20 według Rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 10). Będą to odpady związane z pracami ziemnymi, rozbiórkowymi i modernizacyjnymi oraz budową nawierzchni. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą selektywnie gromadzone w wyznaczonym miejscu, w pojemnikach lub kontenerach, w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi. Wszystkie odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób uniemożliwiający mieszanie odpadów różnych rodzajów. Miejsce magazynowania zostanie odgródzone i odpowiednio oznakowane. Podczas magazynowania odpady zostaną zabezpieczone przed wymywaniem i rozwiewaniem. Odpady niebezpieczne magazynowane będą na utwardzonym, szczelnym, nieprzepuszczalnym podłożu, w miejscu zabezpieczonym przed dostępem osób nieuprawnionych, zadaszonym. Odpady będą w pierwszej kolejności przekazywane uprawnionym podmiotom do dalszego zagospodarowania, w pierwszej kolejności do odzysku. Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie znaczącym źródłem powstawania odpadów.

W swoim stanowisku *Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu* wskazał szereg warunków dotyczących gospodarki odpadami. Mając na uwadze ochronę środowiska gruntowo-wodnego oraz konieczność właściwego postępowania z odpadami, *Regionalny Dyrektor* uwzględnił w niniejszej decyzji warunki organu właściwego do wydania opinii wodnoprawnej odnoszące się do gospodarowania odpadami.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e) *ustawy ooś* stwierdzono, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem

Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, takiej jak trzęsienie ziemi czy osuwiska.

Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że nie wpłynie ono znacząco na zmiany klimatu, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, projektowe i organizacyjne, zastosowane materiały oraz sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi, ograniczą również wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązać się z chwilowym oddziaływaniem na krajobraz. Wpływ w tym zakresie będzie wynikiem prac na moście nad rzeką Wrześnica. Będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe i odwracalne, które ustanie po zakończeniu prac wykonawczych. W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g) *ustawy o oś* ustalono, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenach przekształconych antropogenicznie, więc przedsięwzięcie nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej i tym samym, nie wpłynie znacząco na walory krajobrazowe w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e) *ustawy o oś*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy w Czarniejewie PLH300049 położony w odległości ok. 6,5 km na północ od planowanej inwestycji.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

W celu ochrony rodzimej bioróżnorodności, ochrony wód rzeki i organizmów w niej żyjących, a także w celu ochrony nadrzecznych siedlisk i zbiorowisk roślinnych nałożono warunek odpowiedniego zabezpieczenia rzeki przed ewentualnymi zanieczyszczeniami z terenu budowy.

Wnioskodawca zadeklarował, że nie będzie dokonywał wycinki istniejących drzew, co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe, krajobrazowe nałożono warunek niedokonywania wycinki drzew w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia związana jest jedynie z wycinką maksymalnie 13 m² krzewów. W związku z powyższym nałożono warunek dotyczący maksymalnej, nieprzekraczalnej powierzchni krzewów do wycinki.

W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań wycinki krzewów na środowisko, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są krzewy, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia.

Krzewy stanowią istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie oraz zwiększając retencję wód opadowych. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń krzewów na

powierzchni równej powierzchni wycinanej. Do nasadzeń nie wykorzystywać krzewów obcych gatunków.

Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589 z późn. zm.) jest co do zasady zakazane. Choć tereny zieleni wskazane zostały jako jeden z wyjątków od tego zakazu, warunek nasadzeń minimalizujących straty przyrodnicze w oparciu wyłącznie o gatunki rodzime w niniejszym przypadku jest zasadny. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności.

W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach, polegający na takim zabezpieczaniu pni drzew, który zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Mając na uwadze ochronę płazów i innych zwierząt, nałożono warunek, aby codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować plac budowy, a znajdujące się tam zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce. Ponadto nałożono warunek, aby w przypadku stwierdzenia podczas realizacji inwestycji migracji płazów, zabezpieczyć obszar inwestycji tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi.

W przypadku natrafienia podczas realizacji inwestycji na gatunki chronione lub ich siedliska, prace powinny zostać przerwane do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów. Zezwolenie takie, na podstawie art. 56 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody może wydać Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska lub *Regionalny Dyrektor*.

Mając na względzie rodzaj i lokalizację planowanego przedsięwzięcia oraz jego realizację zgodnie z nałożonymi w niniejszej opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korzyści ekologiczne i funkcje ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 *ustawy ooś* przeanalizowano charakter, zasięg, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także możliwość ograniczenia oddziaływania i ustalono, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się jedynie z krótkotrwałym i odwracalnym oddziaływaniem, a w trakcie eksploatacji nie dojdzie do przekroczeń standardów jakości środowiska. Zgodnie z powyższym, przedsięwzięcie nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska oraz nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1 *ustawy ooś*, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia

treści decyzji. Przepis stosuje się odpowiednio do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej bez przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem tutejszego organu, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 z późn. zm.), wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Emilia Kwietniewska, główny specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. _____
2. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni (ePUAP),
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu (ePUAP),
3. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a ustawy ooś (po stwierdzeniu ostateczności decyzji).

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak: WOO-II.420.2.2024.EK.16 z 14.02.2025 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na rozbiórce i budowie mostu nad rzeką Wrześnica MA42 i MA42a w km 211+343 na odcinku I autostrady płatnej A2.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbiórce i budowie nowego mostu MA42 i MA42a nad rzeką Wrześnicą w km 211+343 autostrady płatnej A2. Planuje się nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy z belek prefabrykowanych składający się z dwóch niezależnych ustrojów nośnych (MA42 i MA42a). Fundamenty i podpory zostaną wykonane pod docelową szerokość autostrady (trzy pasy ruchu w obu kierunkach). Ustrój nośny zostanie dostosowany do istniejącej szerokości jezdni autostrady z możliwością późniejszego jego poszerzenia.

Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Grądy w Czarniejewie PLH300049 położony w odległości ok. 6,5 km na północ od planowanej inwestycji. Planowana inwestycja zlokalizowana jest poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce, Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Rodzaj technologii

Istniejący obiekt zostanie rozebrany na min. 1 m poniżej projektowanego terenu i nie głębiej niż do górnych powierzchni ław podpór (istniejące ławy betonowe wraz z palami przewiduje się do pozostawienia). Prace zostaną wykonane dwuetapowo (ze względu na konieczność utrzymania ruchu w obu kierunkach na min. jednej jezdni autostrady).

Planowany nowy obiekt zostanie posadowiony pośrednio na palach. W przypadku wysokiego poziomu wód gruntowych prace fundamentowe zostaną poprzedzone wykonaniem tymczasowych ścianek szczelnych zabezpieczających wykopu. Zakłada się odtworzenie istniejącej konstrukcji nawierzchni na dojazdach do planowanego obiektu mostowego lub wykonanie tożsamej konstrukcji nawierzchni w sposób spełniający wymagania dla obciążenia ruchem na autostradzie.

Długość całkowita mostu wyniesie ok. 21,4 m; szerokość całkowita obiektu wyniesie ok. 31,8 m; światło mostu wyniesie ok. 19,08 m. Szerokość jezdni w krawężnikach wyniesie ok 11,60 m + 11,60 m, szerokość pasów ruchu 2x3,75 w każdą stronę, szerokość pasów awaryjnych 3,00 m po każdej stronie jezdni, szerokość chodnika do obsługi ok. 0,90 m po każdej stronie jezdni. Podpory przęsła nurtowego będą się znajdować w odległości od ok. 3,5 m do ok. 7 m od krawędzi brzegu rzeki. Roboty fundamentowe będą wykonywane w odległości nie mniejszej niż ok. 2 m od krawędzi brzegu rzeki.

W ramach budowy nowego obiektu konieczna będzie regulacja rowów. Długość rowów do przebudowy wyniesie ok. 50 m. Zaprojektowano korektę przebiegu rowów drogowych: rów drogowy północno-zachodni – przesunięcie wylotu z km ok. 27+775 na km ok. 27+778 rzeki Wrześnicy; rów drogowy południowo-wschodni – przesunięcie wylotu z km ok. 27+724 na km ok. 27+721 rzeki Wrześnicy (zgodnie z *k.i.p.* – kilometraż rzeki Wrześnicy został określony na podstawie danych z Informatycznego Systemu Osłony Kraju). W korycie rzeki zostaną wykonane prace polegające na odtworzeniu umocnienia skarp przy pomocy materiałów naturalnych. Długość umocnienia skarp koryta rzeki do odtworzenia to ok. 60 m (licząc po długości rzeki).

W przypadku niekorzystnych warunków gruntowych i/lub wysokiego stanu wód, roboty fundamentowe zostaną zabezpieczone tymczasowymi ściankami szczelnymi. W przypadku wystąpienia wód powodziowych, prace w tym okresie nie będą prowadzone. W przypadku konieczności przejechania ciężkiego sprzętu budowlanego przez skarpę linii brzegowej rzeki, zostanie to dokonane po wcześniej ułożonej drodze technologicznej.

Wody opadowe i roztopowe z terenu obiektu będą kierowane do systemu kanalizacji deszczowej, gdzie zostaną podczyszczane w osadniku zawiesiny, a następnie odprowadzone do rowów trawiastych, skąd okresowo nadmiar kierowany będzie do rzeki Wrześnicy. Woda zostanie odprowadzana poprzez rowy trawiaste do rzeki zgodnie ze stanem istniejącym.

Plac budowy, z tym zaplecze budowy zlokalizowane zostanie na wzniesieniu i nasypie drogowym, a nie w korycie rzeki Wrześnicy, nie będzie więc narażony na wysoki poziom wód gruntowych. Na terenie budowy oraz zapleczu nie przewiduje się napraw maszyn i urządzeń budowlanych. Możliwe będzie ich tankowanie wyłącznie w miejscu utwardzonym bądź po zabezpieczeniu powierzchni gruntu matą chłonną. W miejscu tankowania sprzętu konieczne jest zapewnienie sorbentu materiałowego na terenie zaplecza budowy oraz magazynowanie paliwa w szczelnych zbiornikach. Plac robót zostanie zorganizowany w taki sposób, aby wszelkie materiały sypkie powstałe w czasie rozbiórki, magazynowane były w miejscu uniemożliwiającym ich spływ z wodami opadowymi w kierunku rzeki Wrześnicy (bezpośrednio lub pośrednio przez sieć rowów). Koryto rzeki Wrześnicy zostanie zabezpieczone przed opadaniem cząstek mineralnych podczas demontażu istniejącego mostu. Zabezpieczenie zostanie wykonane przez podwieszenie odpowiednich plandek, ściśle przylegających do linii brzegowej w obszarze prowadzonych prac.

Jeśli w miejscu wykopu wystąpi wysoki poziom wód gruntowych, przewiduje się odwodnienie wykopu za pomocą igłofiltrów. Odpompowana wodę zostanie wypompowana do najniższego odbiornika w pobliżu.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Marcin Nowak
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Potwierdzenie zgodności kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma dokumentu:	WOO-II.420.2.2024.EK(51)
Identyfikator dokumentu:	1064458
Nazwa dokumentu:	2AUTOSTRADADECYZJA2.DOC
Suma kontrolna SHA256 dokumentu:	1f3f79e8933a1916a2c0ab7c779101ce8634b3f15 4196ed4a78dbdbbe9ddf64a

Wydrukował(a): Emilia Kwietniewska WOO-II

Data wydruku: 2025-02-20 10:45:16

Podpisy dokumentu:

.....
Marcin Piotr Nowak

Data podpisu: 2025-02-14 13:05:40

Rodzaj podpisu: Kwalifikowany podpis elektroniczny

Numer certyfikatu: 718273207454372872678490703689402606466155649241

Wystawca certyfikatu: Krajowa Izba Rozliczeniowa S.A.