



WOO-II.420.3.2024.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 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku spółki Autostrada Wielkopolska S.A. działającej przez pełnomocnika pana Jakuba Kozłowskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbiorce i budowie mostu nad rzeką Meszną MA57 i MA57A w km 230+967 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 tankowania sprzętu budowlanego, miejsca gromadzenia odpadów oraz parkingi pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych:
 - utwardzić i uszczelnić oraz wyposażać w środki do neutralizacji ewentualnych wycieków;
 - wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
 - nie lokalizować na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Meszny na nasypie drogowym autostrady A2
 2. Bieżącą konserwację pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych wykonywać poza terenem placu budowy w obiektach do tego przystosowanych.
 3. Przed przystąpieniem do prac ziemnych zebrać wierzchnią warstwę gruntu i zmagazynować 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 jej przesuszeniu, wymieszaniu z innymi gruntami oraz wymyciem.
 4. Ewentualne wycieki substancji ropopochodnych oraz inne rozlania na terenie budowy neutralizować i usuwać niezwłocznie przy użyciu sorbentów. Zanieczyszczony sorbent zebrać i do czasu przekazania do unieszkodliwienia – gromadzić w szczelnych pojemnikach.

5. Wykonywanie wykopów budowlanych oraz ich odwadnianie rozpoczynać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót w danym miejscu. Odwodnienie prowadzić z zastosowaniem ścianek szczelnych lub igłofiltrów o najmniejszej możliwej wydajności jednostkowej.
6. W przypadku odwadniania bezpośrednio z dna wykopu, wody z odwodnienia odprowadzać do cieków lub urządzeń wodnych po wstępnym podczyszczeniu z zawiesiny ogólnej.
7. Na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nie pobierać wody z cieków powierzchniowych.
8. Prace w ciekach i w ich pobliżu prowadzić poza okresem zagrożenia powodziowego oraz przy najniższych prognozowanych stanach wód w sposób:
 - eliminujący lub ograniczający do niezbędnego minimum ingerencję w elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne wód cieków;
 - zapewniający zachowanie stałego przepływu wód w ciekach i ich drożności;
 - zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód;
 - ograniczający nieuzasadnione zmętnienie wód płynących.
9. Zabezpieczyć koryto rzeki Meszny przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta, powodującego zwiększenie ilości zawiesiny oraz przed przedostawaniem się do nurtu rzeki materiałów budowlanych i odpadów a także ograniczyć stosowanie ciężkiego sprzętu technicznego na gruntach niestabilnych, w trakcie wykonywania robót w bliskim sąsiedztwie cieku.
10. Prace w rzece Meszna i w jej pobliżu powodujące zmętnienie wód płynących wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe (warunki natlenienia) w wodzie spełniają co najmniej parametry dobrego potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Bezpośrednio przed przystąpieniem do ww. prac przeprowadzać pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mg O₂/l] w odległości 50 m od zamierzonych prac budowlanych mierzonej w kierunku górnego biegu rzeki. Nie prowadzić prac w cieku lub w jego pobliżu w przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika, co najmniej dobrego potencjału ekologicznego. Powyższe badania udokumentować.
11. Nie wycinać drzew ani krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia.
12. Przedsięwzięcie realizować pod udokumentowanym nadzorem przyrodniczym.
13. Most nad rzeką Meszna wykonać w sposób umożliwiający migrację małych i średnich zwierząt po obu stronach rzeki, o minimalnym świetle pionowym nad przejściem wynoszącym 2,5 m i minimalnej szerokości przejścia dla zwierząt wynoszącej 3,5 m (z każdej strony rzeki).
14. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
15. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów 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 przesuszaniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
16. W przypadku pojawienia się migracji płazów, miejsce prowadzonych prac zabezpieczyć na czas ich trwania tymczasowymi ogrodzeniami herpetologicznymi, wkopanymi w ziemię na głębokość min. 0,1 m, o wysokości co najmniej 0,5 m nad poziomem terenu, z odgiętą krawędzią górną (przewieszka) uniemożliwiającą wspinanie się zwierząt.

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. Do obsiewu używać rodzimych gatunków traw.
 19. Prace rozbiórkowo-budowlane w korycie rzeki prowadzić pod nadzorem przyrodniczym – ichtiologa.
 20. 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. Most nad rzeką Meszną wykonać w sposób umożliwiający migrację małych i średnich zwierząt po obu stronach rzeki, o minimalnym świetle pionowym nad przejściem wynoszącym 2,5 m i minimalnej szerokości przejścia dla zwierząt wynoszącej 3,5 m (z każdej strony rzeki).
 2. 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 przepisami prognozą stężeń zanieczyszczeń procent redukcji.
 3. Obiekty mostowe oraz urządzenia wodne wykonywane na potrzebę przekroczenia rzeki Meszny zaprojektować w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych, tym samym, aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej.
 4. Do umocnienia skarp rzeki Meszny wykorzystywać materiały naturalne.
- IV. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

10 stycznia 2025 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora*, wpłynął wniosek Autostrady Wielkopolskiej S.A. działającej przez pełnomocnika pana Jakuba Kozłowskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na rozbiórce i budowie mostu nad rzeką Meszną MA57 i MA57A w km 230+967 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; pełnomocnictwo dla pana Jakuba Kozłowskiego.

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 z późn. zm.), 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.

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 w wyniku eksploatacji przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 23 stycznia 2025 r. znak: WOO-II.420.3.2025.EK.1 *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 Wójta Gminy Słupca oraz Wójta Gminy Łądek.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 21 lutego 2025 r. znak: WOO-II.420.3.2025.EK.2 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 24 kwietnia 2025 r., a 30 kwietnia 2025 r. pełnomocnik przesłał erratę do uzupełnienia. Ponieważ uzupełnienia nie czyniły zadość wezwaniu, pismem z 21 maja 2025 r. znak: WOO-II.420.3.2025.EK.4 *Regionalny Dyrektor* wezwał ponownie pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 11 czerwca 2025 r. czyniąc zadość wezwaniu.

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 2025 r. poz. 960), pismem z 26 czerwca 2025 r. znak: WOO-II.420.3.2025.EK.9 *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 16 lipca 2025 r. znak: PO.RZŚ.4901.69.2025.AO.1 *Dyrektor RZGW* zawiadomił o ustaleniu nowego terminu załatwienia sprawy.

Pismem z 12 sierpnia 2024 r. znak P.RZŚ.4901.69.2025.AO.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 czerwca 2025 r. znak WOO-II.420.3.2025.EK.8 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do

Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Słupcy 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 16 lipca 2025 r. znak ON-NS.9011.267.2025 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupcy wyraził opinię, w której stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 10 § 1, w trybie art. 49 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 2 września 2025 r. znak: WOO-II.420.3.2025.EK.12 *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) *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 nad rzeką Meszną MA57 i MA57A w km 230+967 na odcinku I autostrady płatnej A2. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie działek o numerach ewidencyjnych: 331/3, 335/2, 335/6, 332/1, 333, 332/3, 524/2, 524/1, 334/1, 334/3, 524/3, 515/1, 520/1, 517/1, 515/3 obręb Kąty, gm. Słupca. Planuje się nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy z belek prefabrykowanych składający się z dwóch niezależnych ustrojów

nośnych. 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 trawiastych oraz kanalizacja deszczowa. Otworzone zostaną i wykonane nowe umocnienia w korycie rzeki Mieszny. Długość całkowita mostu wyniesie 18,5 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$) szerokość całkowita obiektu docelowo wyniesie 39,4 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$) dla docelowych pasów ruchu, a światło mostu wyniesie ok. 15 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$). Planuje się szerokość pasów ruchu 2x3,75 m (docelowo 3x3,75 m) w każdą stronę, szerokość pasów awaryjnych wyniesie 3 m po każdej stronie jezdni. Całkowita długość przedsięwzięcia wynosi 190 m.

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 przedsięwzięcia będzie wiązać się z zużyciem wody, paliw, energii elektrycznej oraz surowców i materiałów budowlanych takich jak beton, warstwa ścieralna, 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 dwutlenku azotu dla roku prognozy 2030 r. 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 ooś* 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 północnej stronie autostrady, w odległości ok. 250 m od miejsca realizacji przedsięwzięcia, w kierunku północno-zachodnim. 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 Słupca. Najbliższy teren chroniony akustycznie zakwalifikowano do terenu zabudowy zagrodowej.

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 2030. W analizach skumulowanych uwzględniono także dalsze odcinki autostrady niewchodzące w zakres przedsięwzięcia. W roku 2030 prognozuje się na autostradzie (obejmującym odcinek przebudowywany) natężenie ruchu w wysokości 28809 pojazdów na dobę, z czego: 24321 pojazdów w porze dnia i 4488 pojazdów w porze nocy, przy udziale pojazdów ciężkich, odpowiednio 32 % i 54 %. 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. 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizy akustyczne przeprowadzono dla roku 2030.

Na odcinku autostrady A2, w odległości ok. 55 m w kierunku zachodnim od granicy terenu przedsięwzięcia, po stronie północnej, w km od 230+612 do 230+801 autostrady A2 zlokalizowany jest ekran akustyczny o wysokości 4 m. Ekran ten chroni zabudowę zagrodową położoną najbliżej planowanego przedsięwzięcia przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym z autostrady A2. W obliczeniach akustycznych dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz w obliczeniach oddziaływania skumulowanego uwzględniono istnienie tego ekranu.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż odcinka autostrady A2 nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2030. Z analizy oddziaływania skumulowanego, uwzględniającego odcinki autostrady A2 nie wchodzące w zakres przedsięwzięcia wynika, że istniejący ekran akustyczny spełnia swoją funkcję i w związku z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, nie przewiduje się jego podwyższania bądź przedłużenia w ramach planowanego przedsięwzięcia.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych oraz ruchem po drogach lokalnych. 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. Oznacza to, że roboty budowlane prowadzone będą podczas ruchu, a więc hałas z robót budowlanych zniknie w tle hałasu pochodzącego z ruchu pojazdów po autostradzie. W odległości ponad

250 m od miejsca realizacji przedsięwzięcia, tj. na terenach najbliższego terenu wymagającego ochrony przed hałasem, prace budowlane będą praktycznie niesłyszalne.

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 3) lit. a) *ustawy ooś* na podstawie zapisów *k.i.p.* ustalono, że konstrukcję nośną obiektu stanowi obecnie jedno przęsło wolnopodparte wykonane z belek typu Gromnik o długości 12 m (wspólny ustrój nośny pod obie jezdnie autostrady). Belki ułożone są bezpośrednio na powierzchni górnej żelbetowych podpór. Długość całkowita mostu wynosi obecnie 12,24 m; szerokość całkowita mostu wynosi obecnie 30,39 m; rozpiętość teoretyczna wynosi obecnie 11,50 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 Meszny. Na końcach płyt przejściowych zamontowano drenaż.

Realizacja projektu zakłada wykonanie jednoprzęsłowego mostu z belek prefabrykowanych. Obiekt będzie się składał z dwóch niezależnych ustrojów nośnych. Belki prefabrykowane połączone zostaną monolitycznie z poprzecznkami podpór skrajnych. Konstrukcja ustroju nośnego umożliwi jego wykonanie bez wykorzystywania rusztowań pod obiektem. Zastosowane rozpiętości umożliwią wykonanie fundamentów bez kolizji z fundamentami istniejącego obiektu. Rozpiętość teoretyczna wyniesie ok. 17,50 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$). Wysokość konstrukcji obiektu zwiększy się, względem stanu istniejącego, o 0,46 m. Istniejący obiekt zostanie rozebrany na min. 0,3 m poniżej projektowanego terenu, w zakresie koniecznym do wykonania planowanych prac budowlanych. Prace zostaną wykonane dwuetapowo (z utrzymaniem ruchu na min. jednej jezdni autostrady). Podpory przęsła nurtowego będą się znajdować w odległości od ok. 3,5 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.

Za *Dyrektorem RZGW* w niniejszej decyzji zobowiązano, aby obiekty mostowe oraz urządzenia wodne wykonywane na potrzebę przekroczenia rzeki Meszny zaprojektować w taki sposób, aby nie doprowadzały do piętrzenia wód powierzchniowych, tym samym, aby nie stanowiły bariery migracyjnej dla fauny wodnej.

Wody opadowe i roztopowe z terenu obiektu będą kierowane do systemu kanalizacji deszczowej. Woda zbierana przez wpusty zostanie odprowadzona kolektorami do studni z osadnikiem, a następnie przykanalikami do przebudowywanych rowów trawiastych i docelowo do rzeki Mesznej. Zlewnia projektowanej kanalizacji deszczowej ma powierzchnię ok. 2000 m². Woda będzie odprowadzana poprzez rowy trawiaste do rzeki zgodnie ze stanem istniejącym.

W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie przebudowa rowów trawiastych na długości ok. 100 m. W korycie rzeki Mesznej 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). Nie przewiduje się prac polegających na odmulaniu rzeki Mesznej bądź rowów odwadniających teren realizacji przedsięwzięcia. Celem zachowania niezmiennego reżimu hydromorfologicznego cieku zobowiązano do umocnienia go materiałami naturalnymi.

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. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się zapotrzebowania na wodę. Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.*, nie przewiduje się poboru wody na cele budowlane z cieków naturalnych, co *Regionalny Dyrektor* wskazał w niniejszej decyzji jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Woda na cele budowlane i sanitarne pracowników będzie pobierana z sieci miejskiej. Woda na cele spożywcze będzie wodą butelkowaną.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt. 2 lit a) oraz d) w oparciu o *k.i.p.* ustalono, że teren inwestycji miejscowo, wzdłuż koryta rzeki Mesznej stanowi obszar podmokły, o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Obszar nasypu drogowego autostrady oraz miejsca lokalizacji planowanego 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 poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych. Najbliższe ujęcie wód podziemnych zlokalizowane jest w odległości ok. 1,0 km w kierunku południowo – zachodnim. W rejonie terenu przedsięwzięcia nie wyznaczono obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych ani stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Cała infrastruktura realizowana w ramach zadania zlokalizowana jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodziowego, tj. poza rzędną wód o prawdopodobieństwie wystąpienia 1% (tzw. woda stuletnia). Wyjątkiem są urządzenia wodne realizowane w korycie rzeki Mesznej (wylot rowów, umocnienia).

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 niezagrożoną. 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 RW600015183679 Meszna do Strugi Bawół. Posiada ona status silnie zmienionej części wód o złym stanie ogólnym. Charakteryzuje się słabym potencjałem ekologicznym i stanem chemicznym poniżej dobrego. Jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego. Jej celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych, a w odniesieniu do stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników [nikiel(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stanu dobrego.

Wskutek naruszenia i erozji gruntów w trakcie realizacji prac dojdzie do lokalnego, czasem intensywnego, wzrostu zmętnienia wód w rzece Mesznej, co może mieć negatywny wpływ na elementy biologiczne w cieku (np. ichtiofaunę). W celu ograniczenia negatywnej

presji na organizmy zależne od warunków tlenowych, zgodnie ze stanowiskiem *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace powodujące zmętnienie w cieku i jego pobliżu wykonywać wyłącznie w okresie, dla którego warunki tlenowe spełniają co najmniej parametry dobrego potencjału ekologicznego dla jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych. Przed przystąpieniem do ww. prac należy przeprowadzić pomiar tlenu rozpuszczonego w wodzie [mg O₂/l] w odległości 50 m od zamierzonych prac budowlanych mierzonej w kierunku górnego biegu rzeki. W przypadku niespełnienia dla tego wskaźnika co najmniej dobrego potencjału ekologicznego, nie należy wykonywać żadnych prac w ciekach lub w ich pobliżu.

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

Zgodnie z *k.i.p.* i jej uzupełnieniem, plac budowy (w tym zaplecze budowy) zlokalizowane zostanie na wzniesieniu i nasypie drogowym, a nie w korycie rzeki Meszny, nie będzie więc narażony na wysoki poziom wód gruntowych. Na terenie budowy oraz jego 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 budowy 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 Meszny (bezpośrednio lub pośrednio przez sieć rowów). Koryto rzeki Meszny zostanie zabezpieczone przed opadaniem cząstek mineralnych podczas demontażu istniejącego mostu. Zgodnie z *k.i.p.*, zabezpieczenie może zostać wykonane przez podwieszenie odpowiednich plandek, ściśle przylegających do linii brzegowej w obszarze prowadzonych prac.

Projektuje się maksymalną głębokość wykopów do poziomu ok. 77 m n.p.m. Głębokość wykopów: od poziomu nawierzchni autostrady to ok. 6,0 m; od poziomu półek pod obiektem po obu stronach koryta rzeki Meszny to ok. 1,5 m. Jeśli w miejscu wykopu wystąpi wysoki poziom wód gruntowych, przewiduje się odwodnienie wykopu za pomocą igłofiltrów. Wodę zostanie odprowadzona 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 planowanej drogi wskazuje, że przy prognozowanym natężeniu ruchu w roku 2030 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 2030 r. wyniesie: 243,0 mg/l zawiesiny ogólnej (norma 100 mg/l) oraz 19,44 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 zawieszin. Jednocześnie, zobowiązano, aby urządzenia te dobrać tak, aby osiągnąć co najmniej wymagany prognozą stężenia 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 (Mieszna 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. Czas prac odwodnieniowych, a także szerokość i głębokość wykopów ograniczyć należy do niezbędnego minimum. 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 zawiesziny ogólnej. Wody pochodzące z odwodnienia systemem igłofiltrów uznaje się jako czyste i nie wymagają one dodatkowego podczyszczania z zawiesziny 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 postanowienie *Dyrektora RZGW* nałożono warunek, aby prace w ciekach i ich pobliżu realizować z zabezpieczeniem koryta cieku przed osuwaniem się materiału ziemnego do koryta oraz przed przedostawaniem się do nurtu rzeki materiałów budowlanych i odpadów. Za *Dyrektorem RZGW* nałożono także warunek, aby na potrzeby realizacji przedsięwzięcia nie pobierać wody z cieków powierzchniowych.

W oparciu o przedłożoną dokumentację, a także uwzględniając opinię *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 mas ziemnych i 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”.

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.

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 ooś* 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 ooś*, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionym na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.). Najbliższymi obszarami Natura 2000, zlokalizowanymi w odległości ok. 4 km na południe od planowanej inwestycji są: specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nadwarciańska PLH300009 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002. Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza siecią

korytarzy ekologicznych opracowaną wg „Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Mając na uwadze konieczność zapewnienia drożności szlaku migracyjnego zwierząt prowadzącego pod autostradą A2 wzdłuż rzeki Meszny, nałożono warunek, aby szerokość przejść po obu stronach rzeki wynosiła minimalnie 3,5 m, a przestrzeń pionowa nad przejściem wynosiła minimalnie 2,5 m. Należy zaznaczyć, że z przyrodniczego punktu widzenia bardziej korzystny jest wariant B, w którym szerokość przejść po obu stronach rzeki wynosi minimalnie 4,8 m.

Wnioskodawca zadeklarował, że nie będzie dokonywał wycinki istniejących drzew, ani krzewów 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 w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

W związku koniecznością rozbiórki mostu, którego konstrukcja może stanowić miejsca występowania zwierząt objętych ochroną oraz w związku z możliwością wystąpienia na placu budowy gatunków objętych ochroną, a także mając na uwadze, że rzeka Meszna oraz jej brzegi mają stanowić funkcjonalny korytarz migracyjny dla zwierząt pod ogrodzoną autostradą A2, nałożono warunek realizacji inwestycji pod udokumentowanym nadzorem przyrodniczym. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie kontrola realizacji inwestycji w zakresie zapewnienia zwierzętom maksymalnej funkcjonalności korytarza migracyjnego pod mostem wzdłuż rzeki Meszny, a także kontrola zabezpieczenia ekosystemów wodnych i nadbrzeżnych przed zanieczyszczeniami związanymi z pracami budowlanymi podczas realizacji inwestycji.

W celu ochrony drzew i krzewów nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki, a także warunek, aby miejsca postojów ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na przydrożnych drzewach, polegający na takim zabezpieczeniu 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 na etapie prowadzenia prac ziemnych codziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypianiem wykopów. Ponadto nałożono warunek, aby w przypadku pojawienia się płazów podczas prac w okresie ich rozrodu i migracji wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne. Okres migracji wiosennej i jesiennej większości gatunków płazów oraz ich okres rozrodu przypada od 15 lutego do końca października.

W celu zachowania rodzimej bioróżnorodności nałożono warunek użycia nasion rodzimych gatunków traw do obsiewu terenu inwestycji po zakończeniu prac budowlanych.

W przypadku natrafienia podczas prac na chronione gatunki (roślin, zwierząt, grzybów) 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 2025 r. poz. 1154.), wnioskodawca uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Emilia Kwietniewska, główny specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Jacek Przygocki

Regionalny Konserwator Przyrody
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Jakub Kozłowski – pełnomocnik wnioskodawcy
2. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Słupcy
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu
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.420.3.2025.EK.16 z 27.10.2025 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

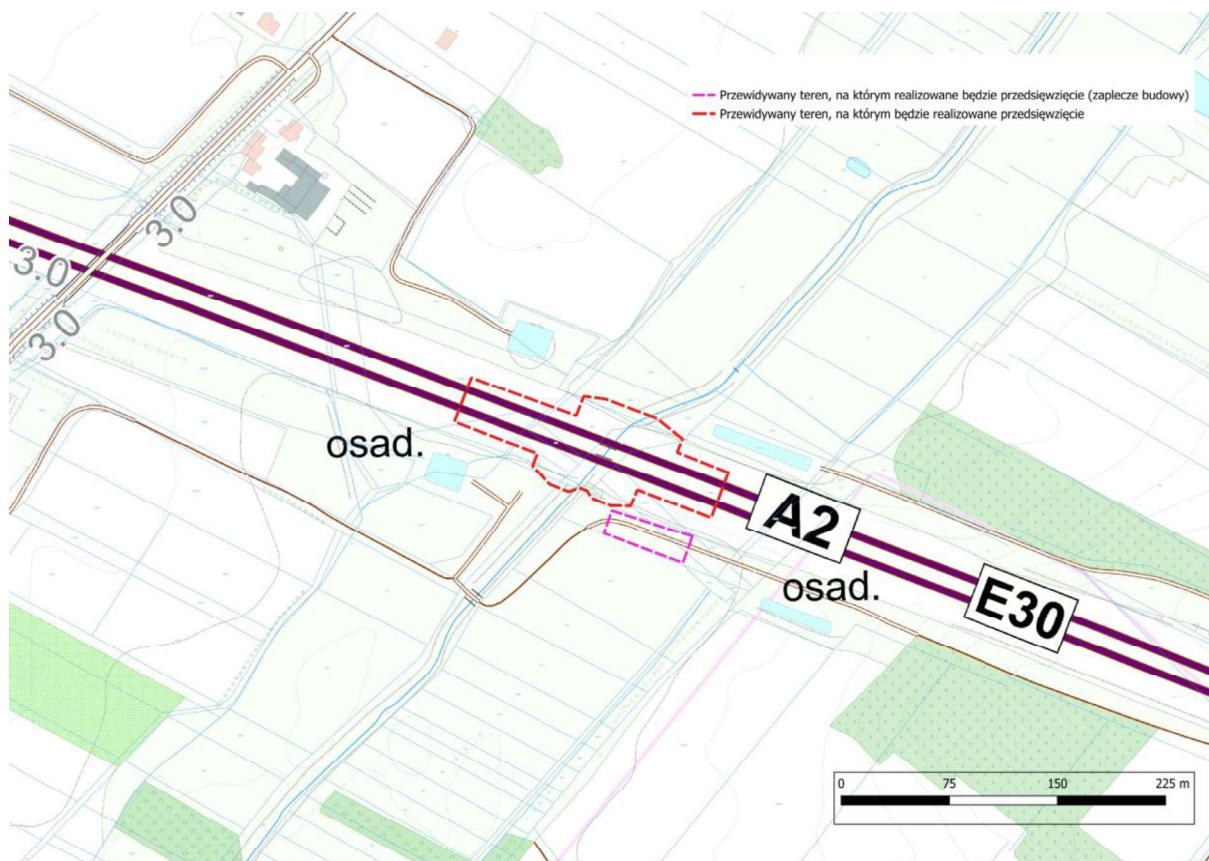
Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na rozbiórce i budowie mostu nad rzeką Meszną MA57 i MA57A w km 230+967 na odcinku I autostrady płatnej A2.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbiórka i budowa mostu nad rzeką Meszną MA57 i MA57A w km 230+967 na odcinku I autostrady płatnej A2. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie działek o numerach ewidencyjnych: 331/3, 335/2, 335/6, 332/1, 333, 332/3, 524/2, 524/1, 334/1, 334/3, 524/3, 515/1, 520/1, 517/1, 515/3 obręb Kąty, gm. Słupca. Planuje się nowy obiekt mostowy jednoprzęsłowy z belek prefabrykowanych składający się z dwóch niezależnych ustrojów nośnych. 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 trawiastych oraz kanalizacja deszczowa. Otworzone zostaną i wykonane nowe umocnienia w korycie rzeki Meszny. Długość całkowita mostu wyniesie 18,5 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$) szerokość całkowita obiektu docelowo wyniesie 39,4 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$) dla docelowych pasów ruchu, a światło mostu wyniesie ok. 15 m (z dopuszczeniem tolerancji $\pm 10\%$). Planuje się szerokość pasów ruchu 2x3,75 m (docelowo 3x3,75 m) w każdą stronę, szerokość pasów awaryjnych wyniesie 3 m po każdej stronie jezdni. Całkowita długość przedsięwzięcia wynosi 190 m.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionym na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.). Najbliższymi obszarami Natura 2000, zlokalizowanymi w odległości ok. 4 km na południe od planowanej inwestycji są: specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Nadwarciańska PLH300009 oraz obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002. Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza siecią korytarzy ekologicznych opracowaną wg „Projektu korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce” (Zakład Badań Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Lokalizację planowanego przedsięwzięcia przedstawiono orientacyjnie na rysunku poniżej.



Źródło: opracowanie własne na podstawie dokumentów przedłożonych do wniosku (podkład: BDOT10k, działki ewidencyjne z powiatów)

Rodzaj technologii

W ramach przedsięwzięcia nastąpi wykonanie jednoprzęsłowego mostu z belek prefabrykowanych. Obiekt będzie się składał z dwóch niezależnych ustrojów nośnych. Belki prefabrykowane zostaną połączone monolitycznie z poprzecznicami podpór skrajnych. Konstrukcja ustroju nośnego umożliwi jego wykonanie bez wykorzystywania rusztowań pod obiektem. Zastosowane rozpiętości umożliwią wykonanie fundamentów bez kolizji z fundamentami istniejącego obiektu. Wysokość konstrukcji obiektu zwiększy się, względem stanu istniejącego, o 0,46 m.

Istniejący obiekt zostanie rozebrany na min. 0,3 m poniżej projektowanego terenu, w zakresie koniecznym do wykonania planowanych prac budowlanych. Prace zostaną wykonane dwuetapowo (ze względu na konieczność utrzymania ruchu w obu kierunkach na min. jednej jezdni autostrady). Podpory przęsła nurtowego będą się znajdować w odległości od ok. 3,5 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.

Wody opadowe i roztopowe z terenu obiektu będą kierowane do systemu kanalizacji deszczowej. Woda zbierana przez wpusty zostanie odprowadzona kolektorami do studni z osadnikiem, a następnie przykanalikami do przebudowywanych rowów trawiastych i docelowo do rzeki Meszny. Zlewnia projektowanej kanalizacji deszczowej to ok. 2000 m².

W ramach realizacji inwestycji konieczna będzie przebudowa rowów trawiastych na długości ok. 100 m. W korycie rzeki Meszny 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). Nie przewiduje się prac polegających na odmulaniu rzeki Meszny bądź rowów odwadniających teren realizacji przedsięwzięcia.

Projektuje się maksymalną głębokość wykopów do poziomu ok. 77,00 m n.p.m. Głębokość wykopów: od poziomu nawierzchni autostrady to ok. 6,0 m; od poziomu półek pod obiektem po obu stronach koryta rzeki Meszny to 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.

Plac budowy (w tym zaplecze budowy) zlokalizowane zostanie na wzniesieniu i nasypie drogowym, a nie w korycie rzeki Meszny. Na terenie budowy oraz zapleczu nie przewiduje się napraw maszyn i urządzeń budowlanych, a tankowanie wyłącznie w miejscu utwardzonym, bądź po zabezpieczeniu powierzchni gruntu matą chłonną. 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 Meszny (bezpośrednio lub pośrednio przez sieć rowów). Koryto rzeki Meszny zostanie zabezpieczone przed opadaniem cząstek mineralnych podczas demontażu istniejącego mostu.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Jacek Przygocki
Regionalny Konserwator Przyrody
(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)