



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

Poznań, 21-10-2022 r.

WOO-II.420.14.2022.AON.19

**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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2000), po rozpatrzeniu wniosku Spółki Autostrada Wielkopolska SA, działającej przez pełnomocnika pana Piotra Kokowskiego, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700.
- 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. Zapleczca techniczne budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizować z zachowaniem następujących zasad:
 - a) zajęty teren ograniczyć do niezbędnego minimum;
 - b) zlokalizować na terenie utwardzonym i w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu;
 - c) wyłożyć materiałami izolacyjnymi miejsca wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych oraz stacjonowania parku maszynowego;
 - d) lokalizować poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych oraz poza dolinami cieków;
 - e) miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
 2. We wszystkich miejscach wymienionych w punkcie 1 oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
 3. W trakcie robót budowlanych prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego.
 4. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.

5. Grunt z wykopów oraz wierzchnią warstwę ziemi odkładać w taki sposób, i w takiej odległości od cieków, rowów, zbiorników, aby kierunek spływu powierzchniowego uniemożliwiał zanieczyszczenie wód.
 6. Powstające odpady gromadzić selektywnie w pojemnikach lub kontenerach, w taki sposób, aby zminimalizować możliwość ich negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne.
 7. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników odpadów, posadowionych na utwardzonym i dodatkowo zabezpieczonym materiałem izolacyjnym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanym i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych.
 8. Wszystkie roboty związane z rozbudową mostów na rzece Michałówka i rzece Kopel wykonać z poziomu istniejącej konstrukcji; rzeki na ten czas zabezpieczyć przed zanieczyszczeniem poprzez zamontowanie pod mostem siatek i folii.
 9. Czas realizacji robót w wykopach oraz związane z tym odwodnienie ograniczyć do niezbędnego minimum; odwodnienie prowadzić metodą ograniczającą jego zasięg. Wody pochodzące z odwodnień kierować do istniejącej kanalizacji deszczowej.
 10. Wykorzystać istniejące drogi serwisowe autostrady jako drogi technologiczne, a w przypadku braku takiej możliwości, nowe drogi technologiczne wykonać z nawierzchni z kruszywa naturalnego lub łamanego; ruch pojazdów prowadzić tylko po wyznaczonych drogach.
 11. Nie wycinać drzew i krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia.
 12. Krzewy wchodzące w kolizję z umacnianymi skarpami (śnieguliczka biała oraz kolcowój pospolity) przesadzić na inne odpowiadające wymaganiom gatunkowym, przygotowane miejsca w rejonie pasa drogowego autostrady, poza obszarem, w którym mogłyby ulec zniszczeniu podczas realizacji prac budowlanych.
 13. 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 przesychnaniem i przemarzaniem,
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
 14. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przez zasypaniem wykopów.
 15. Po zakończeniu prac budowlanych teren w granicach inwestycji uporządkować.
 16. Konserwować i czyścić system odwodnienia drogi. Przeglądy zbiorników oraz studzienek i rowów przeprowadzać po każdym deszczu nawalnym, nie rzadziej niż raz na pół roku.
- 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 ekrany akustyczne o parametrach i lokalizacji określonych w tabeli 1.

Tabela 1

Ozn. ekranu	w km autostrady A2	Strona drogi	Wysokość minimalna [m]	Długość minimalna [m]	Odległość od osi drogi [m]	Uszczegółowienie lokalizacji
E1	172+174 + 172+340	lewa	4,0	166	23 - 29	Zmienna odległość od osi drogi; ekran na krawędzi wykopu, w jakim przebiega droga
E2	178+185 + 178+305	lewa	4,0	120	17	Wzdłuż drogi
E3	178+335 + 178+535	Lewa	4,0	200	17-19	Wzdłuż drogi z uwzględnieniem przebiegu rowów

Stronę drogi określono zgodnie z rosnącym kilometrażem, tj. od zachodu w kierunku wschodnim.

2. Fundamenty pod ekrany zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby w przyszłości ekrany te można było podwyższyć o co najmniej 20 % projektowanej wysokości.
 3. Ekran akustyczny zlokalizowany wzdłuż południowej łącznicy węzła Poznań – Wschód, po prawej stronie autostrady A2 podwyższyć do 6,5 m n.p.t. na odcinkach w km:
 - od 179+460 do 179+675, długości 250 m,
 - od 179+675 do 179+740, długości 80 m,
 - od 179+740 do 179+907, długości 180 m.
 4. Zastosować ekrany o klasie izolacyjności akustycznej co najmniej B2 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-2:2017-05. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.
 5. Ekrany E2 i E3 od strony lewej wykonać z materiału o chłonności akustycznej co najmniej 8 dB, kwalifikującej go do klasy minimum A3 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017-05.
 6. 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.
 7. Pozostawić rezerwę terenu pod ewentualne ekrany akustyczne na odcinku drogi w km od 174+600 do 175+300 po stronie południowej, od 174+800 do 175+300 po stronie północnej i od 175+900 do 176+400 po stronie północnej oraz na odcinkach po 100 m od ekranu E2 w kierunku zachodnim i ekranu E3 w kierunku wschodnim (celem ich ewentualnego przedłużenia).
- 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 przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie oraz w punktach zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż istniejących dróg, w których dochodzi do skumulowanego oddziaływania autostrady A2 i tych dróg, tj. w punktach: P3, P4, P26, P11, P15, P16, P19, P22, P23.
- Pomiary wykonać dwukrotnie w okresie 1 roku, w odstępie co najmniej 3 miesięcy, w różnych warunkach meteorologicznych (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 całego cyklu pomiarowego.
- V. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.**

Uzasadnienie

2 marca 2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej Regionalnego Dyrektora, wpłynął wniosek Spółki Autostrada Wielkopolska SA, złożony przez pełnomocnika panią Katarzynę Kowalską, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700.

Do wniosku załączono m.in.: trzy egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* wraz z ich zapisem w formie elektronicznej; poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej, obejmującej 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 Piotra Kuczyńskiego; pełnomocnictwo dla pani Katarzyny Kowalskiej.

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 2022 r. poz. 2000), dalej *k.p.a.*, *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie polega na rozbudowie autostrady, dla której właściwym organem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach był regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie wielkopolskim. Uwzględniając powyższe, 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 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 16 marca 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.1 Regionalny Dyrektor wezwał pełnomocnika podmiotu planującego realizację przedsięwzięcia do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. 5 kwietnia 2022 r. wniosek został uzupełniony. W związku z wątpliwościami co do podmiotu realizującego przedsięwzięcie oraz prawidłowości przedłożonego pełnomocnictwa z tym związanego, pismem z 15 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.4 Regionalny Dyrektor zwrócił się do pełnomocnika o jednoznaczne wskazanie podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia oraz o przedłożenie udzielonego pełnomocnictwa pani Katarzynie Kowalskiej przez panu Piotrowi Kuczyńskiemu. 28 kwietnia 2022 r. przedłożono wymagane wyjaśnienia i uzupełnienia.

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 objęty izolacją poziomu hałasu 56 dB w porze nocy dla roku prognozy 2036.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, pismem z 15 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.5 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Wobec faktu, że liczba stron postępowania przekracza 10, organ zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszone na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu, a także w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Poznań, w gminie Kleszczewo oraz w gminie Kórnik.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 25 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.6 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu 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.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 oraz art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b) *ustawy* z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.), pismem z 25 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.7 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu 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.

Zawiadomieniem z 25 kwietnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.8 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o wystąpieniu do organów współdziałających.

Pismem z 2 maja 2022 r. znak: PO.ZZŚ.4.435.243.2022.ML *Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich* w Poznaniu na podstawie art. 65 § 1 *k.p.a.* przekazał według właściwości do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wystąpienie Regionalnego Dyrektora. Pismem z 17 maja 2022 r. znak: PO.RZŚ.435.82.2022.AO *Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich* w Poznaniu zwrócił się do Regionalnego Dyrektora o wezwanie wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* określając zakres wezwania.

Pismem z 11 maja 2022 r., znak: NS.9011.1.112.2022.DK *Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny* w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i równocześnie określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 31 maja 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.11 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *k.i.p.* Uzupełnienie wpłynęło do siedziby organu 15 lipca 2022 r., czyniąc zadość wezwaniu. Do pisma przewodniego załączono nowe pełnomocnictwo dla pana Piotra Kuczyńskiego oraz pełnomocnictwo dalsze dla pana Piotra Kokowskiego. W związku z ustaleniem dwóch pełnomocników tj. Pana Piotra Kokowskiego oraz wcześniej Pani Katarzyna Kowalskiej, na podstawie art. 40 § 2 *k.p.a.*, pismem z 28 lipca 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.13 *Regionalny Dyrektor* wskazał pana Piotra Kokowskiego jako pełnomocnika do doręczeń.

Pismem z 28 lipca 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.15 *Regionalny Dyrektor* przesłał uzupełnienie *k.i.p.* do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 28 lipca 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.14 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się ponownie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu 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.

Zawiadomieniem z 28 lipca 2022 r., znak: WOO-II.420.14.2022.AON.16 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o ponownym wystąpieniu do organu współdziałającego.

Pismem z 11 sierpnia 2022 r. znak: PO.RZŚ.435.82.202.AO Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz w której określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Określone przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu warunki i wymagania, które nie wynikają z przepisów prawa, zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę przy wydawaniu niniejszej decyzji.

Pismem z 12 sierpnia 2022 r. znak: ON.NS.9011.1.112.2022.DK Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i jednocześnie określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W uzasadnieniu wskazał, że eksploatacja przedsięwzięcia będzie skutkować emisją hałasu pojazdów poruszających się po analizowanym odcinku autostrady A2 oraz po układzie sąsiadujących dróg, i w związku z tym, oddziaływanie skumulowane spowoduje ponadnormatywne oddziaływanie na przyległe tereny podlegające ochronie akustycznej. Określając zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko organ sanitarny nawiązał do wymogów art. 66 *ustawy ooś*, a w szczególności wskazał na konieczność przedstawienia rozwiązań minimalizujących ponadnormatywne oddziaływanie w zakresie klimatu akustycznego oraz uzasadnienia proponowanego przez Wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na ludzi. Do stanowiska inspektora sanitarnego *Regionalny Dyrektor* odniósł się w dalszej części uzasadnienia.

Na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 29 sierpnia 2022 r. znak: WOO-II.420.14.2022.AON.17 *Regionalny Dyrektor* zawiadomił strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. 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 z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 *ustawy* z dnia 21 marca 1985 r. o drogach (Dz. U. z 2022 r. poz. 1693 z późn. zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie tej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z

ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Przedmiotem niniejszego postępowania jest dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2, która zalicza się na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy do drogi krajowej. Uwzględniając powyższe należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest dla drogi publicznej. 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 wiąże się z koniecznością 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 przeanalizowano opinie 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.

Nawiązując do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a *ustawy ooś*, na podstawie informacji przedstawionych w *k.i.p. ustalono* że przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnienie konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku od węzła Poznań Krzesiny do węzła Poznań Wschód, tj. od km 172+000 do km 179+700. Zakres planowanych prac obejmuje branże: drogową, mostową, wodno-kanalizacyjną, melioracyjną, elektroenergetyczną i oświetleniową, telekomunikacyjną, organizacji ruchu, urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów akustycznych, zieleni. Zakres prac obejmuje także m.in.: wykonanie podwójnego pasa włączania w kierunku zachodnim na węźle Poznań Wschód, wykonanie podwójnego pasa wyłączenia z kierunku zachodniego na węźle Poznań Wschód, odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na dojazdach do mostów MA16 i MA18 w ciągu autostrady oraz odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na połączeniu z odcinkami przylegającymi do zakresu opracowania - w przypadku wzmocnienia istniejącej konstrukcji nawierzchni autostrady, przebudowę ścieków prefabrykowanych trójkątnych ułożonych przy krawędzi nawierzchni jezdni, przebudowę ścieków prefabrykowanych skarpowych, przebudowę rowów drogowych na odcinkach poszerzenia "na zewnątrz", oraz przebudowę rowu drogowego na odcinku budowy kolektora deszczowego, wydłużenie przepustów oraz ich ewentualną przebudowę, poszerzenie mostu MA16 nad rzeką Michałówka oraz MA18 nad rzeką Kopla do trzech pasów ruchu.

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 o oś* 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 o oś* należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji będzie wiązać się z zużyciem wody, paliw, energii elektrycznej oraz surowców i materiałów budowlanych takich jak: beton, masa bitumiczna, stal oraz kruszywa.

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

W dokumentacji przedstawiono wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania paliwa w silnikach pojazdów poruszających się po drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na rok 2022, 2027 oraz 2036. W analizie na stan jakości powietrza uwzględniono także skumulowane oddziaływanie drogi z istniejącym układem komunikacyjnym.

Z informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji wynika, iż wielkości emisji substancji z ww. źródeł funkcjonujących na etapie eksploatacji przedsięwzięcia w latach 2027 i 2036 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.2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 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 o 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 z przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Z uwagi na fakt, 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 mało zurbanizowanym. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej występują w sąsiedztwie dróg lokalnych przecinających się z autostradą lub przebiegających do niej równolegle. 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 zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz najnowszej mapy akustycznej wykonanej dla autostrady i zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego. Tereny w sąsiedztwie przedsięwzięcia zakwalifikowano do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej terenów zabudowy zagrodowej oraz terenów mieszkaniowo-usługowych.

Na podstawie dostępnych informacji, w tym map akustycznych ustalono, że autostrada A2 na odcinku rozbudowy nie stanowi zagrożenia dla warunków akustycznych w środowisku za wyjątkiem obszaru w rejonie ulicy Dobropole w Poznaniu (strona północna A2, ok. km 172+350), gdzie wskazano na potencjalne przekroczenia wartości dopuszczalnych w przedziale 0-5 dB i 5-10 dB. Jednak pomiary wykonane na potrzeby kalibracji modelu obliczeniowego wykorzystanego do wyznaczenia wielkości emisji hałasu z przedmiotowego

przedsięwzięcia nie potwierdziły wystąpienia przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu.

Podstawą oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko akustyczne są parametry ruchu w tym natężenie i struktura ruchu. Dla drogi objętej opracowaniem prognozę natężenia ruchu przyjęto dla roku 2027 oraz dla roku 2036. W analizach skumulowanych uwzględniono także dalsze odcinki autostrady A2 niewchodzące w zakres przedsięwzięcia oraz drogi lokalne przecinające autostradę lub przebiegające do niej równolegle, dla których prognozę ruchu określono w tych samych latach. W roku 2036 prognozuje się na autostradzie A2 (obejmującym odcinek przebudowywany) natężenie ruchu w wysokości 72650 pojazdów na dobę, z czego: 62980 pojazdów w porze dnia i 9670 pojazdów w porze nocy, przy udziale pojazdów ciężkich, odpowiednio 30,6 % i 49,8 %. Spośród dróg poprzecznych największym natężeniem ruchu charakteryzuje się droga powiatowa 2489P Żerniki – Tulce. Na tej drodze prognozuje się 8674 pojazdy na dobę, z czego 7740 w porze dnia i 934 w porze nocy (przy udziale pojazdów ciężkich odpowiednio 7,4 % i 14,8 %). Na przebudowywanym odcinku, do analiz przyjęto średnie prędkości ruchu zmierzone podczas pomiarów kalibracyjnych, tj. 135 km/h dla pojazdów lekkich i 86 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. Na drogach poprzecznych i przebiegających równolegle do autostrady ujętych w oddziaływaniu skumulowanym przyjmowano prędkości ruchu zgodnie z przepisami ruchu drogowego lub lokalnymi ograniczeniami.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca także specyfikę ruchu, układ geometryczny drogi (droga dwujezdniowa, trzypasowa) 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 godzinnym 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. Model akustyczny został skalibrowany rzeczywistymi pomiarami poziomu hałasu wykonanymi w 8 punktach pomiarowych zlokalizowanych na terenach wymagających ochrony przed hałasem oraz w pasie drogowym autostrady. Porównanie wyników pomiarów i wyników obliczeń przeprowadzonych dla tych samych uwarunkowań wykazało spełnienie warunków równoważności metody obliczeniowej i pomiarowej.

Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w 43 punktach usytuowanych na terenach wymagających ochrony przed hałasem oraz na fasadach budynków, na wysokości światła okna każdej elewacji. Punkty zlokalizowano zgodnie z kryteriami, o których mowa 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 (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.). Dodatkowo, obliczenia wykonano w siatce punktów zlokalizowanych na wysokości 4 m. 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 nocy. Izolinie te wyznaczają jednocześnie zasięg ponadnormatywnego

oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia. Analizy akustyczne przeprowadzono w dwóch okresach prognozy - dla 2027 r. i 2036 r.

Obecnie na odcinku autostrady A2 podlegającym rozbudowie zainstalowany został ekran akustyczny wzdłuż autostrady po stronie południowej oraz wzdłuż łącznicy południowej węzła Poznań – Wschód o zmiennej wysokości 4,5-5 m na odcinku od km 179+245 do km 179+700 (do końca odcinka objętego wnioskiem). Ekran ten chroni zabudowę mieszkaniową przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym z autostrady A2 i węzła Poznań Wschód. W obliczeniach akustycznych uwzględniono jego istnienie.

Wyniki przeprowadzonych analiz wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż odcinka autostrady A2 wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2027 i 2036. Przekroczenia wystąpią na terenie mieszkaniowo-usługowym przy ul. Dobropole w Poznaniu, na terenie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w m. Komorniki i terenie zabudowy zagrodowej w Krzyżownikach gm. Kleszczewo. W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca wskazał na konieczność realizacji ekranów akustycznych określając ich parametry. Dobór wysokości ekranów, ich długości, a także wymaganej izolacyjności akustycznej oraz współczynnika pochłaniania dźwięku określił w wyniku procedury iteracyjnych obliczeń w trakcie których zwiększano gabaryty i wartości ww. parametrów, aż do uzyskania prognozowanych wartości równoważnego poziomu dźwięku A poniżej wartości dopuszczalnych w obranych punktach immisji (receptorach). Dla ochrony terenu mieszkaniowo-usługowego przy ul. Dobropole w Poznaniu wnioskodawca wskazał na konieczność budowy ekranu akustycznego po północnej stronie autostrady na odcinku w km od 172+174 do 172+340 o wysokości 4 m. Ekran zlokalizowany zostanie w odległości od 23-29 m od osi drogi, na krawędzi wykopu. Dla ochrony terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej w m. Komorniki wnioskodawca wskazał na konieczność budowy dwóch ekranów akustycznych po północnej stronie autostrady na odcinku w km od 178+185 do 178+305 o wysokości 4 m i na odcinku w km od 178+335 do 178+535 o wysokości 4 m. Ekran zlokalizowane zostaną w odległości od 17-19 m od osi drogi, z uwzględnieniem przebiegu rowów. Tereny zabudowy zagrodowej zlokalizowane w Krzyżownikach, na których prognozuje się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, chronione są ekranem akustycznym. W celu zapewnienia akustycznych standardów jakości środowiska dla tych terenów wnioskodawca wskazał na konieczność zwiększenia wysokości istniejącego ekranu do 6,5 m na odcinku w km od 179+460 do 179+907.

Ww. rozwiązania zapewnią dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Z tego względu zostały wskazane jako wymagania konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Dodatkowo, *Regionalny Dyrektor* określił także wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości ww. 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. W warunkach niniejszej decyzji określono minimalne parametry ekranów akustycznych tj. wysokość, długość oraz izolacyjność akustyczną. Mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej, neutralne warunki propagacji hałasu w środowisku 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. Z tego samego powodu, uwzględniając zasadę przezorności, nałożono warunek pozostawienia na odcinkach w km: od 174+600 do 175+300 po stronie południowej, od 174+800 do 175+300 po stronie północnej i od 175+900 do 176+400 po stronie północnej rezerwy terenu pod ewentualne środki przeciwhałasowe. Na terenach

zlokalizowanych na wysokości tych odcinków prognozuje się poziomy hałasu bliskie dopuszczalnego.

W ramach analizy akustycznej ocenie poddano również skumulowane oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia oraz odcinków autostrady niewchodzących w zakres przedsięwzięcia, a także odcinków dróg poprzecznych i przebiegających równolegle. W perspektywie 2036 r. ponadnormatywne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w punktach P15 i P16 (odpowiednio Tulce ul. Świerkowa 2 i ul. Łąkowa 14). Przy czym w obu punktach dominującym oddziaływaniem jest to związane z ruchem pojazdów w ciągu drogi DP2489P Żerniki – Tulce, która przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowań. Prognozowane oddziaływanie samej drogi DP2489P wynosi w perspektywie 2036 r. 55,9 dB w porze nocy w punkcie P15 pozostając tym samym niemalże na granicy wartości dopuszczalnej. W punkcie P16 oddziaływanie samej DP2489P przekracza w perspektywie roku 2036 dopuszczalne wartości hałasu o 0,7 dB w porze dnia i 1,5 dB w porze nocy. Poziom hałasu pochodzący od autostrady jest mniejszy o 2 dB i więcej. Powyższe oznacza, że klimat akustyczny na tych terenach jest determinowany przede wszystkim przez DP2489P przebiegającą w bardzo małej odległości od budynków mieszkalnych. Niewielkie przekroczenia, o wartościach poniżej 1 dB wystąpić mogą także w porze nocnej w perspektywie 2036 r. w receptorze P21 (Komorniki 25a) zlokalizowanym bezpośrednio przy drodze gminnej Komorniki – Krzyżowniki. Żadna z dróg nie powoduje przekroczenia, a poziom emisji hałasu każdej z nich jest porównywalny. Przekroczenia te są poniżej niepewności jaką charakteryzują się wszystkie wykorzystane metody obliczeniowe (zarówno samych analiz akustycznych jak i prognoz ruchu). W punkcie tym wskazane jest monitorowanie poziomu hałasu. Należy podkreślić, że przebieg autostrady A2 na przedmiotowym odcinku w terenie niezabudowanym, w szerokim pasie drogowym umożliwi w przyszłości przebudowę ekranów akustycznych (E2 i E3) dostosowując je do wymagań wynikających z rzeczywistego oddziaływania akustycznego. Z tego względu nałożono warunek pozostawienia rezerwy terenu na odcinkach po 100 m od ekranu E2 w kierunku zachodnim i ekranu E3 w kierunku wschodnim.

Odnosząc się do opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu należy zauważyć, jak słusznie ocenił organ, że w wyniku skumulowanego oddziaływania prognozuje się w roku 2036 przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Należy jednak zauważyć, że w żadnym miejscu autostrada A2 będąca przedmiotem wniosku nie spowoduje przekroczeń – eksploatacja drogi zgodnie z art. 174 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) nie będzie powodować przekroczenia akustycznych standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny (na terenach, na których obowiązują standardy). Jak wskazano powyżej, na terenie zabudowy w miejscowości Tulce przekroczenia poziomu hałasu w 2036 będzie powodować droga powiatowa DP2489P Żerniki – Tulce. Natomiast w miejscowości Komorniki żadna z dróg nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. W pierwszym przypadku należałoby zmniejszyć emisję hałasu z drogi powiatowej do poziomu znacznie poniżej dopuszczalnego (co najmniej 3 dB poniżej), a w drugim przypadku, emisję hałasu o 3 dB poniżej dopuszczalnego z drogi gminnej Komorniki – Krzyżowniki i z autostrady A2. Zobowiązanie wnioskodawcy do powyższego wykracza jednak poza ramy niniejszego postępowania. Ponadto zobowiązanie zarządców drogi do tak dużego ograniczenia emisji hałasu przeczyłoby zasadzie eksploatacji drogi określonej w art. 174 ustawy Prawo ochrony środowiska. Dlatego też, przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nic by nie zmieniło w zakresie oddziaływania skumulowanego, a jedynie przedłużyłoby postępowanie administracyjne.

W celu zweryfikowania skuteczności planowanych ekranów akustycznych oraz dokładności analiz akustycznych 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 przekrojach zlokalizowanych za ekranami, na terenach zabudowy chronionej akustycznie oraz w punktach zlokalizowanych na terenie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż istniejących dróg, w których dochodzi do skumulowanego oddziaływania autostrady A2 i tych dróg. Pomiary należy wykonać dwukrotnie w okresie 1 roku, w odstępie co najmniej 3 miesiące, 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 miesiące od zakończenia całego cyklu pomiarowego. Regionalny Dyrektor uznał, iż pomiary hałasu należy wykonać w punktach: P3, P4, P26, P11, P15, P16, P19, P22, P23. Pomiary hałasu w tych punktach pozwolą zweryfikować skuteczność przyjętych rozwiązań przeciwhałasowych, sprawdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy, a także pozwolą określić rzeczywisty wpływ przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie zlokalizowane w pobliżu drogi. 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. Prace przy dobudowie 3 pasa ruchu i wymianie nawierzchni odbywać się będą podczas ruchu pojazdów. Oznacza to, że emisja hałasu z prac będzie maskowana hałasem związanym z ruchem pojazdów. Prace budowlane nie będą stanowić zatem uciążliwości akustycznej, tym bardziej, że tereny wymagające ochrony akustycznej znajdują się w znacznej odległości od autostrady.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit a oraz lit. d *ustawy* o os stwierdzono, że na analizowanym terenie poziom wód gruntowych o swobodnym zwierciadle wody występuje w utworach piaszczysto-żwirowych dolin rzek i innych cieków powierzchniowych oraz lokalnie w stropowych spiaszczeniach glin lodowcowych. Miąższość tego poziomu jest zmienna i wynosi od kilku do 10 m, a w dolinie rzeki Warty do 20 m. Poziom ten zasilany jest przez infiltrację opadów atmosferycznych, a drenowany poprzez cieki powierzchniowe. Ustalono, że przedsięwzięcie położone jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 144 Wielkopolska Dolina Kopalna oraz Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno, dla których do chwili obecnej nie wyznaczono stref ochronnych. W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia brak ujęć wód służących do zbiorowego zaopatrzenia ludności w wodę. Najbliższe ujęcie wód podziemnych znajduje się w odległości ok. 1,5 km na wschód od węzła Poznań Wschód na terenie gminy Kleszczewo oraz ok. 1,5 km w kierunku południowym na terenie gminy Kórnik.

Zgodnie z uzupełnieniem *k.i.p.*, maksymalna planowana głębokość wykopów budowlanych wyniesie 3,5 m p.p.t. W przypadku wystąpienia wody w wykopach ich nadmiar planuje się odprowadzić do kanalizacji deszczowej. W celu ochrony lokalnych stosunków wodnych nałożono warunek, aby czas realizacji robót w wykopach oraz związane z tym odwodnienie ograniczyć do niezbędnego minimum, a odwodnienie prowadzić metodą ograniczającą jego zasięg.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W fazie realizacji inwestycji wystąpi zapotrzebowanie na wodę. W czasie realizacji przedsięwzięcia woda będzie wykorzystywana do celów socjalnych oraz do celów budowlanych. Woda na cele technologiczne będzie dowożona beczkowitzami, do którego

ujmowania będzie z wodociągu znajdującego się na terenie: MOP II Tulce (km 177+100) oraz MOP III Krzyżowniki (km 177+250), natomiast woda wykorzystywana do celów socjalnych będzie dostarczana jako butelkowana. Wykorzystywane będą mobilne miejsca zaplecza budowy, parku maszynowego – na wyłączonej z ruchu jezdni autostrady. Zgodnie z *k.i.p.*, miejsca w bazie materiałowo-sprzętowej, wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, parku maszynowego, miejsca przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych zostaną wyłożone materiałami izolacyjnymi oraz wyposażone w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych. Odpady niebezpieczne będą magazynowane w miejscach utwardzonych i dodatkowo zabezpieczonych materiałami izolacyjnymi, w szczelnych pojemnikach. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem na etapie prowadzenia prac realizacyjnych, w warunkach w niniejszej decyzji wskazano, aby zaplecza techniczne budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu oraz zlokalizować na terenie utwardzonym i w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu. Dodatkowo, nałożono warunek, aby park maszynowy oraz bazy materiałowo-sprzętowe zorganizować poza terenami o płytkim zaleganiu wód gruntowych oraz poza dolinami cieków.

Zakres prac dotyczących poszerzenia mostu nad rzeką Michałówką oraz rzeką Kopla nie będzie oddziaływał na przepływ, ciągłość i jakość wód tych rzek, gdyż nie przewiduje się prac w obrębie koryt rzek, jak również w obrębie ich przyczółków. Podczas robót budowlanych cieki zostaną zabezpieczone przed przedostaniem się do nich zanieczyszczeń. Dodatkowo nie zmieniają się światła mostów i wyniesienia spodów konstrukcji mostów ponad wodę miarodajną, a także nie będą wykonywane mosty tymczasowe, podpory technologiczne w korytach rzek oraz nie zmieni się sposób umocnienia koryt rzek w obrębie mostów. Wszystkie roboty związane z przebudową mostów planuje się wykonać z poziomu istniejącej konstrukcji. W celu zabezpieczenia cieków przed ryzykiem ich zanieczyszczenia wskutek prowadzonych robót nałożono warunek, aby na etapie realizacji zabezpieczyć je siatkami i foliami zamocowanymi pod mostami oraz aby wszystkie roboty związane z rozbudową mostów na rzece Michałówka i rzece Kopel wykonać z poziomu istniejącej konstrukcji.

Od początku inwestycji do km ok. 172+300 (strona południowa) oraz ok. 172+500 (strona północna) autostrada poprowadzona jest w ok. 4-5 m wykopie. Na pozostałym odcinku wznosi się z uwagi na występujące w ciągu autostrady obiekty mostowe wymuszające wyniesienie niwelety drogi. Od km 173+780 do km ok. 175+890 autostrada przebiega na 1,5 m nasypie, z wyłączeniem miejsc gdzie niweleta drogi wznosi się z uwagi na obiekty mostowe w ciągu autostrady oraz odcinka od km 174+200 do ok. km 174+850, gdzie droga poprowadzona jest w ok. 2-3 m wykopie. Na odcinku od km ok. 175+890 do km ok. 179+700 droga przebiega na ok. 1,5 m nasypie.

Na analizowanym odcinku autostrada koliduje z ciekami Sławka w km 172+310, Dworskim Rowem w km 173+261, rzeką Michałówką w km 173+780 i rzeką Koplą w km 175+280.

Spływ wód opadowych i roztopowych z korpusu autostrady oraz terenu przylegającego następuje w większości powierzchniowo do szczelnych rowów autostradowych – muld lub rowów trapezowych, w których następuje wstępne podczyszczenie, następnie poprzez ekologiczne zbiorniki oczyszczające, osadowo-retencyjne, następuje odpływ nadmiaru wód do odbiornika. Częściowo odpływ wód odbywa się kanalizacją deszczową. Na długich odcinkach, gdzie przepustowość muldy nie zapewnia sprawnego odwodnienia wykonano rowy trapezowe. W celu zwiększenia efektu oczyszczania w rowach trapezowych zastosowano palisady z palików drewnianych. Na przedmiotowym odcinku rowy autostradowe wykonano jako szczelne – zabezpieczone geomembraną.

Wody opadowo-roztopowe z terenu objętego wnioskiem, są odprowadzane do następujących odbiorników:

- z odcinka od km 171+600 do km 172+600 - rów Sławka,
- z odcinka od km 172+600 do km 173+500 - Dworski Rów,
- z odcinka od km 173+500 do km 175+100 - rzeka Michałówka,
- z odcinka od km 175+100 do km 176+550 - rzeka Kopla,
- z odcinka od km 176+550 do km 179+900 - rów Węgierka.

W celu zmniejszenia stężeń zawiesin ogólnych oraz produktów ropopochodnych w wodach opadowo-roztopowych przewidziano przed ich odpływem do odbiorników naturalnych odpowiednie oczyszczenie w zbiornikach ekologicznych o charakterze osadowo-retencyjnym, piaskownikach i separatorach. Separatory zostały wyposażone w samoczynne zamknięcia na odpływie, uruchamiane krytyczną grubością warstw oleju na odpływie.

Wnioskodawca ocenił wielkości zbiorników ekologicznych pod względem ich możliwości retencyjnych, przy zwiększonym spływie wód opadowych związanych z dobudową trzeciego pasa ruchu. Jak wskazał, istniejący system odwodnienia autostrady był zaprojektowany i wybudowany dla przekroju o 3 pasach ruchu w każdym kierunku i nie wymaga przebudowy pod kątem powiększenia przepustowości i pojemności urządzeń i kanałów, a także pod kątem zastosowanych rozwiązań podczyszczania wód przed odprowadzeniem do odbiornika. Jak wskazano w uzupełnieniu *k.i.p.*, przebudowa elementów odwodnienia będzie obejmowała jedynie: przebudowę kanalizacji deszczowej pomiędzy km 171+668 a 172+630 o długości 962 m z uwagi na niewystarczającą przepustowość istniejącego kolektora zlokalizowanego po prawej (południowej) stronie autostrady o średnicy $\varnothing 1000$ i $\varnothing 1200$ mm; przebudowę rowów drogowych i „ścieków” skarpowych na odcinku autostrady w nasypie $H > 2\text{m}$; wydłużenie przepustu $\varnothing 1500$ mm nad autostradą na Dworskim Rowie z uwagi na poszerzenie autostrady „na zewnątrz”; wykonanie nowego przepustu $\varnothing 600$ mm pod wjazdem awaryjnym w km 178+400 z uwagi na przebudowę rowu drogowego.

Przeprowadzona analiza funkcjonowania systemu odwodnienia autostrady po jej rozbudowie o dodatkowe pasy drogowe wykazała, że przy opadzie miarodajnym o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=10\%$ na niektórych odcinkach istniejąca kanalizacja deszczowa pracować może pod niewielkim ciśnieniem, które jak wyjaśnił wnioskodawca, nie będzie miało znaczącego wpływu na prawidłową pracę kolektorów. Uwzględniając nieregularność występowania tak intensywnych opadów, wnioskodawca nie przewiduje potrzeby przebudowywania sieci kanalizacyjnej z tego powodu. Zwiększenie sumarycznej ilości odpływu podczyszczonych wód opadowych i roztopowych z rozpatrywanego odcinka autostrady do odbiorników będzie wymagało zmiany pozwoleń wodnoprawnych.

Odnosząc się do kwestii jakości wód opadowo-roztopowych, w oparciu o metodykę zawartą w Polskiej Normie PN-S-02204 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg”, w *k.i.p.* przedstawiono prognozę wielkości stężeń zawiesin ogólnych w spływach wód opadowo-roztopowych z drogi dla roku 2027 i 2036. Analiza wykazała, że przy założonej redukcji zanieczyszczeń zastosowanych urządzeń podczyszczających (rowy trawiaste, zbiorniki retencyjno-oczyszczające, piaskowniki) wody opadowe i roztopowe na wylocie do odbiorników nie przekroczą wartości 100 mg/l zawiesin ogólnych. Analizę stężeń węglowodorów ropopochodnych oparto o wyniki badań wykonane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad z 2005 r. dotyczące pomiarów zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych wypływających z systemów odwadniających dróg krajowych. Z badań wynika, że w 80% punktów pomiarowych stężenia węglowodorów ropopochodnych były niższe od granicy oznaczalności, a w pozostałych przypadkach nie przekroczyły wartości 15 mg/l. Biorąc powyższe pod uwagę, wnioskuje się, że wartości zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowo-roztopowych z rozpatrywanego odcinka autostrady A2 nie przekroczą wartości określonych 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. z 2019 r. poz. 1311).

Na odcinku autostrady prowadzonym w wykopach wykonano system odwodnienia wgłębne – układ drenokolektorów biegnących równolegle do jezdni autostrady, których głównym zadaniem jest obniżenie poziomu zwierciadła wody gruntowej do poziomu minimum 1,0 m poniżej spodu konstrukcji nawierzchni autostrady. Odpływ wody z tego drenażu skierowano do drenokolektorów, które włączone są do systemu odwodnienia autostrady, gdzie poprzez system kanałów deszczowych trafiają do zbiorników i dalej do odbiorników naturalnych. Pomiarów zwierciadła wód podziemnych w piezometrach zlokalizowanych po obu stronach autostrady w km 171+680 prowadzono do 2007 roku, kiedy nastąpiła stabilizacja zwierciadła. Jak wskazano w uzupełnieniu *k.i.p.*, pomimo dobudowywania pasa autostrady „na zewnątrz”, nie będzie konieczności poszerzenia istniejącego wykopu autostradowego, a tym samym nie nastąpi zwiększenie zasięgu leja depresji odwadniającego podłoże autostrady.

Planowany system odwodnienia został pierwotnie tak zaprojektowany i wykonany, aby przejąć wszystkie zanieczyszczenia z drogi i odpowiednio je podczyścić przed zrzutem do środowiska. Ponieważ nie ulegną zmianie wielkości sekundowe odpływów ze zbiorników do odbiorników (regulator wypływu), nie ulegną też zmianie: przepustowość, przepływy miarodajne, występowanie zjawisk ekstremalnych w ciekach – odbiornikach, a także kumulacja i rozcieńczanie zanieczyszczeń. Jednakże, celem utrzymania odpowiedniej efektywności zastosowanych urządzeń, nałożono warunek, aby system odwodnienia odpowiednio konserwować i czyścić, tzn. przegląd zbiornika oraz studzienek i rowów przeprowadzać po każdym deszczu nawalnym i nie rzadziej niż raz na pół roku.

Mając na uwadze powyższe oraz uwzględniając opinię organu właściwego do wydania opinii wodnoprawnej, *Regionalny Dyrektor* nałożył szereg warunków realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Wskazane rozwiązania ograniczą ryzyko migracji substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu sformułował warunek, aby na etapie eksploatacji autostrady ładunek substancji ropopochodnych i zawiesin ogólnych zawartych w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych do zaprojektowanego systemu odwodnienia 3 pasa drogi spełniał wymogi określone w § 17 rozporządzenia 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 urządzeń wodnych. Powyższy warunek nie został uwzględniony w niniejszej decyzji, gdyż wynika wprost z przepisów prawa.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f) *ustawy o oś.*, należy stwierdzić, iż realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z powstaniem odpadów przede wszystkim z grupy 17, 15, 16. Będą to odpady pochodzące m.in.: z prac rozbiórkowych istniejących obiektów budowlanych – kolidujących z inwestycją w granicach pasa drogowego; z układania nawierzchni dróg; z robót ziemnych i robót konstrukcyjno-budowlanych obiektów inżynierskich; z przebudowy istniejących dróg związanej ze zrywaniem nawierzchni betonowej i asfaltowej z istniejących jezdni oraz usuwaniem kolizji. Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne zostaną zorganizowane w taki sposób, aby ograniczyć ilość powstających odpadów (np. glebę i ziemię, w miarę możliwości, planuje się wykorzystać na miejscu m.in. w celu regulacji wysokościowej terenu, umocnienia skarp). Inwestor planuje prowadzić selektywną zbiórkę i magazynowanie odpadów powstających na terenie inwestycji, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal) lub unieszkodliwianiu (np. opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych). Sposób magazynowania odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska. Odpady niebezpieczne będą gromadzone oddzielone od obojętnych, a następnie przechowywane w

odpowiednich do tego celu szczelnych pojemnikach. Masy ziemne zmagazynowane zostaną w postaci hałd. Na miejsca zbiórki i magazynowania odpadów zostaną wyznaczone tereny o twardym (utwardzonym) podłożu i możliwie małej przepuszczalności oraz dodatkowo wyścielone materiałami izolacyjnymi, które uniemożliwią przedostawanie się do środowiska substancji podatnych na migrację wodną. Podczas rozbudowy mostów nad Michałówką i Koplą - rzeki zostaną zabezpieczone przed zanieczyszczeniem poprzez zamontowanie pod mostem siatek i folii. W celu ograniczenia wpływu magazynowanych odpadów na środowisko nałożono warunek, aby powstające odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników odpadów, posadowionych na utwardzonym i dodatkowo zabezpieczonym materiałem izolacyjnym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych. Na etapie eksploatacji odpady powstawać będą w związku z systematycznym oczyszczaniem urządzeń do odprowadzania spływów opadowych ze zbierających się w nich szlamów, a także z czyszczenia ulic.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. k) *ustawy ooś* ustalono, że planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW600060, o dobrym stanie chemicznym i dobrym stanie ilościowym. Ta jednolita część wód nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach silnie zmienionej Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o kodzie PLRW600016185747 Kopel do Głuszynki, stanowiącą naturalną część wód, o złym stanie i ocenie ryzyka określonej, jako zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ze względu na brak możliwości technicznych termin osiągnięcia dobrego stanu został przedłużony do 2027 roku. W jej zlewni występuje presja rolnicza. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. W zlewni zaplanowano realizację inwestycji celu publicznego, tj. budowę zbiornika wodnego „Tulce”.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 *ustawy ooś* dokonano analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie, przy założeniu realizacji warunków, stwierdzono brak możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i tym samym nie stwierdzono negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na realizację celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 *ustawy Prawo wodne*, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 poz. 1967).

Uwzględniając zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a), lit. b), lit. c), lit. d), lit. f), lit. g), lit. i) oraz lit. j) *ustawy ooś*, na podstawie informacji zawartych w przedstawionych materiałach stwierdzono, że przedsięwzięcie nie znajduje się na: obszarach wodno-błotnych; innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łągowych oraz ujściach rzek; obszarach wybrzeży i środowisk morskich; obszarach górskich lub leśnych; obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych; obszarach mających znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; obszarach o dużej gęstości zaludnienia; obszarach przylegających do jezior; obszarach uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

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). Z *k.i.p.* wynika, iż przedmiotowa inwestycja znajduje się poza obszarem bezpośrednio zagrożenia powodzią. 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 dobudowy trzeciego pasa ruchu w granicach już istniejącej autostrady A2 oraz pracy sprzętu budowlanego. 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 teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 znajdującym się w odległości ok. 3 km jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona będzie poza terenami korytarzy ekologicznych (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Szatę roślinną zinventaryzowano na podstawie wizji w terenie w sezonie wegetacyjnym 2021 r. oraz analiz studyjnych. Analiza szaty roślinnej objęła bufor 250 m od osi istniejącej autostrady A2 (po obu stronach autostrady A2), na odcinku od węzła Poznań Krzesiny do Poznań Wschód. Przedmiotem inwentaryzacji były gatunki roślin objęte ochroną prawną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) oraz wymienione w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, a także siedliska przyrodnicze wymienione w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody i Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uzyskania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. u. z 2014 r. poz. 1713). Z przedmiotowej analizy wynika, że w wyznaczonym buforze od osi istniejącej autostrady A2 występują stanowiska kocanek piaskowych *elichrysum arenarium*, głównie po południowej stronie autostrady. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że brioflora badanego obszaru jest uboga. Związana jest głównie z występowaniem fragment boru suchego na wysokości miejscowości Tulce. Najliczniejszą grupę mszaków stanowią mszaki naziemne (epigeiczne). W mniejszym stopniu mszaki obszaru badań reprezentowane były przez mszaki naskalne (epilityczne) oraz nadrzewne (epifityczne). Na terenie badań stwierdzono występowanie gatunku chronionego - rokietnika pospolitego *pleurozium*

schreberi znajdującego się pod ochroną częściową na 2 stanowiskach obszarowych. Ponadto w przedmiotowym buforze wykazano występowanie 2 płatów siedliska przyrodniczego - 91E0-3 łąg olszowo - jesionowego w otoczeniu cieku Kopel. Łączna powierzchnia płatów wynosi 2,5 ha.

W celu określenia fauny obszarów przyległych przeprowadzono obserwacje wszystkich grup systematycznych i ich siedlisk. Badania przeprowadzono w okresie od marca do grudnia włącznie, na obszarze planowanej inwestycji oraz w buforze 150 – 500 m od obszaru planowanego przedsięwzięcia. Z przedmiotowej analizy wynika, że w buforze planowanej inwestycji znajdują się siedliska wykorzystywane przez pospolite chronione bezkręgowce. Na obszarze stwierdzono występowanie trzmieła ziemnego, trzmieła rudego, winniczka, nie określonych do gatunku trzmieli i mrowisk mrówek z grupy rudnicy. Zgodnie z informacjami zawartymi w przedłożonej dokumentacji, na obszarze badań płazów i gadów zaobserwowano niemal wyłącznie osobniki należące do pospolitych w tej części Polski gatunków. Najcenniejsze stwierdzone gatunki to ropucha zielona i rzekotka drzewna. Przystępują one do rozrodu poza obszarem inwestycji. Na przekształconym przez człowieka obszarze stwierdzono 7 gatunków płazów. Stwierdzono także 3 gatunki gadów. Z przedmiotowej analizy ornitofauny łąkowej wynika, że na terenie prowadzonych badań stwierdzono 59 gatunków ptaków. Łącznie liczba stwierdzeń wynosi około 645 m.in. gąsiorki, ortolany, derkacze i ptaki śpiewające związane z niewielkimi zadrzewieniami. Stwierdzono także niełąkowe żurawie, sejmikujące bociany i żerujące myszołowy.

W ramach badań wykonano kontrolę potencjalnych siedlisk i nasłuchy detektorowe nietoperzy. Stwierdzono przeloty oraz żerowanie w różnorodnych siedliskach. Najliczniej obserwowanym nietoperzem był borowiec wielki. We wrześniu stwierdzono dzienne przeloty migrujących borowców. Drugim pod względem liczebności gatunkiem był karlik malutki. Stwierdzono dwa dzienne siedliska. Zaobserwowano obecność nocków. Wykazano obecność co najmniej 2 należących do tej grupy gatunków, w tym chronionego w ramach sieci Natura 2000 nocka dużego. W istniejących obiektach nie stwierdzono kolonii rozrodczych. W okolicy starszych drzew dziuplastych i pod jednym z obiektów – nad rzeką Kopel – jesienią odbywają się gody karlików malutkich. Spośród ssaków zaobserwowano występowanie zwierzyny łownej. Ssaki żerowały na obszarze inwestycji oraz na okolicznych polach. Podczas badań nie stwierdzono występowania dużych drapieżników. Stwierdzono gatunki inwazyjne, w tym jenota. Ponadto stwierdzono występowanie gatunków chronionych – jeży oraz kretów.

W przedłożonej dokumentacji wskazano, że obserwacje potwierdziły wykorzystywanie przejść dolnych przez zwierzęta podczas migracji. Nie stwierdzono fragmentacji populacji ani innych niekorzystnych oddziaływań.

Planowane przedsięwzięcie przebiegać będzie w pasie istniejącej autostrady na terenie przekształconym antropogenicznie. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że w ramach planowanej inwestycji nie planuje się usunięcia drzew i krzewów. W związku z realizacją planowanej inwestycji nie dojdzie do zniszczenia stanowiska kocanek piaskowych. Wskazano, że w rejonie km ok. 174+000 oraz ok. 175+400 po stronie południowej autostrady A2 na skarpach występują krzewy (śnieguliczka biała oraz kolcowój pospolity), stanowiące elementy nasadzeń krajobrazowych kolidujące z realizacją przedmiotowej inwestycji. Przed rozpoczęciem prac w ww. rejonach krzewy wchodzące w kolizję z umacnianymi skarpami zostaną przesadzone na inne odpowiadające wymaganiom gatunkowym, przygotowane miejsca w rejonie pasa drogowego autostrady, poza obszarem, w którym mogłyby ulec zniszczeniu podczas realizacji prac budowlanych.

W dokumentacji wskazano, że w wyniku realizacji inwestycji nie dojdzie do zniszczenia ani pogorszenia jakości siedlisk gatunków chronionych. W wyniku inwestycji przekształceniu ulegną wyłącznie elementy pasa drogowego znajdujące się wewnątrz ogrodzenia autostrady. Nie wystąpi znacząco negatywne oddziaływanie na faunę na etapie realizacji inwestycji.

Teren planowanego przedsięwzięcia stanowi miejsca żerowania m.in. myszołowów i pustulek. Poszerzenie drogi nie wpłynie na szczelność ogrodzenia, skalę migracji między istniejącymi obiektami, nie zwiększy efektu barierowego i nie spowoduje eskalacji innych oddziaływań pośrednich. Rozłożenie ruchu samochodowego na trzy pasy ruchu nie wpłynie w sposób znaczący na wzrost śmiertelności ptaków i nietoperzy przelatujących ponad autostradą.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

W związku z tym, że realizacja przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia prac ziemnych, które mogą wpłynąć negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta przenosić w bezpieczne miejsce oraz warunek, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przez zasypaniem wykopów.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, niezależnie od terminu ich realizacji, mogą powodować naruszenie zakazów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408), w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409) i w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 2183). Przed przystąpieniem do prac sprzecznych z zakazami określonymi w wyżej cytowanych aktach prawnych należy uzyskać zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Mając na uwadze fakt, że inwestycja polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu w granicach już istniejącej autostrady A2, a więc w obszarze gdzie krajobraz jest już mocno przekształcony antropogenicznie, uwzględniając lokalizację inwestycji poza obszarami chronionymi oraz nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz oraz bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych. Ze względu na lokalizację planowanej inwestycji poza obszarami Natura 2000 nie nastąpi również negatywne oddziaływanie inwestycji na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami. Ponadto oceniono, że planowana inwestycja z uwagi na aktualną lokalizację, a także zakres proponowanych prac tj. poszerzenie drogi w granicach istniejącego pasa drogowego, nie wpłynie znacząco na krajobraz miejsca, w którym będzie realizowana.

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 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.), wnioskodawca uiszczył opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Aleksandra Opala-Nowicka, specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Piotr Kokowski, AkustiX Sp. z o.o. – pełnomocnik Wnioskodawcy,
2. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu (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.420.14.2022.AON.19 z 21-10-2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na dobudowie trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700. Zakres prac obejmuje m.in.:

- wykonanie dobudowy trzecich pasów ruchów w obu kierunkach i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady A2 na odcinku Poznań Krzesiny – Poznań Wschód od km 172+000 do km 179+700,
- wykonanie podwójnego pasa włączania w kierunku zachodnim na węźle Poznań Wschód od km 179+014 do km 179+614,
- wykonanie podwójnego pasa wyłączania z kierunku zachodniego na węźle Poznań Wschód od km 178+853 do km 179+403,
- odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na dojazdach do mostów: MA16 i MA18 w ciągu autostrady oraz odcinki przejściowe w przekroju podłużnym na połączeniu z odcinkami przylegającymi do zakresu opracowania - w przypadku wzmocnienia istniejącej konstrukcji nawierzchni autostrady,
- wykonanie nawierzchni przy kolumnach alarmowych zlokalizowanych w km: 172+450, 174+450, 176+450, 177+045, 178+450 - po obu stronach autostrady,
- przebudowę barier ochronnych,
- przebudowę ogrodzenia autostrady,
- przebudowę ścieków prefabrykowanych trójkątnych ułożonych przy krawędzi nawierzchni jezdni,
- przebudowę ścieków prefabrykowanych skarpowych,
- przebudowę rowów drogowych na odcinkach poszerzenia "na zewnątrz", oraz przebudowę rowu drogowego na odcinku budowy kolektora deszczowego od km 172+000 do km 172+600 po stronie północnej,
- wydłużenie przepustów oraz ewentualną przebudowę po sprawdzeniu przekroju poprzecznego w km 172+310 przepust \varnothing 1500 mm, L = 66,0 m – Splawka,
- ewentualny remont drogi gminnej ul. Gospodarskiej w Poznaniu w km 172+705 – WD15,
- wydłużenie przepustów oraz ewentualną przebudowę po sprawdzeniu przekroju poprzecznego w km 173+261 przepust \varnothing 1500 mm, L = 42,4 m – Dworski Rów,
- poszerzenie mostu MA16 nad rzeką Michałówka do trzech pasów ruchu oraz ewentualny remont w km 173+780 – MA16 – rzeka Michałówka,
- ewentualny remont drogi 2489P Tulce – Żerniki w km 175+029 – WD17,
- poszerzenie mostu MA18 nad rzeką Kopia do trzech pasów ruchu oraz ewentualny remont w km 175+280 – MA18 – rzeka Kopia,
- ewentualny remont drogi gminnej Tulce – Robakowo w km 176+244,
- ewentualny remont drogi gminnej Komorniki – Krzyżowniki w km 178+321 – WD20,
- rozbiórkę istniejącego przepustu w km 178+400 i projektowany przepust \varnothing 600mm pod wjazdem awaryjnym po stronie południowej A2,
- przebudowę kanalizacji deszczowej, w tym budowę kolektora deszczowego na odcinku od km 172+000 do km 172+600 po stronie północnej,
- analizę objętości zbiorników ekologicznych i ewentualną ich rozbudowę,
- w przypadku stwierdzenia kolizji: ewentualną przebudowę urządzeń obcych wodno-kanalizacyjnych, ewentualną przebudowę odwodnienia wgłębnego oraz istniejących,

- przebudowę oświetlenia drogowego,
- w przypadku stwierdzenia kolizji przebudowę linii i kabli energetycznych - infrastruktury niezwiązanej z autostradą,
- przebudowę łączności autostradowej - dostosowanie infrastruktury związanej ze stacją licznikową ruchu, stacją meteo, przejazdowymi stacjami ważenia oraz kolumnami alarmowymi,
- w przypadku stwierdzenia kolizji przebudowę infrastruktury telekomunikacyjnej niezwiązanej z autostradą,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego
- urządzenia ochrony środowiska, w tym ekrany akustyczne.

Teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916, z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000 znajdującym się w odległości ok. 3 km jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach administracyjnych miasta Poznania, gminy Kórnik oraz gminy Kleszczewo. W tabeli 1 przedstawiono wykaz działek, na których realizowane będzie przedsięwzięcie, a na rysunku 1 przedstawiono plan orientacyjny, lokalizacji planowanej inwestycji na podkładzie mapy topograficznej.

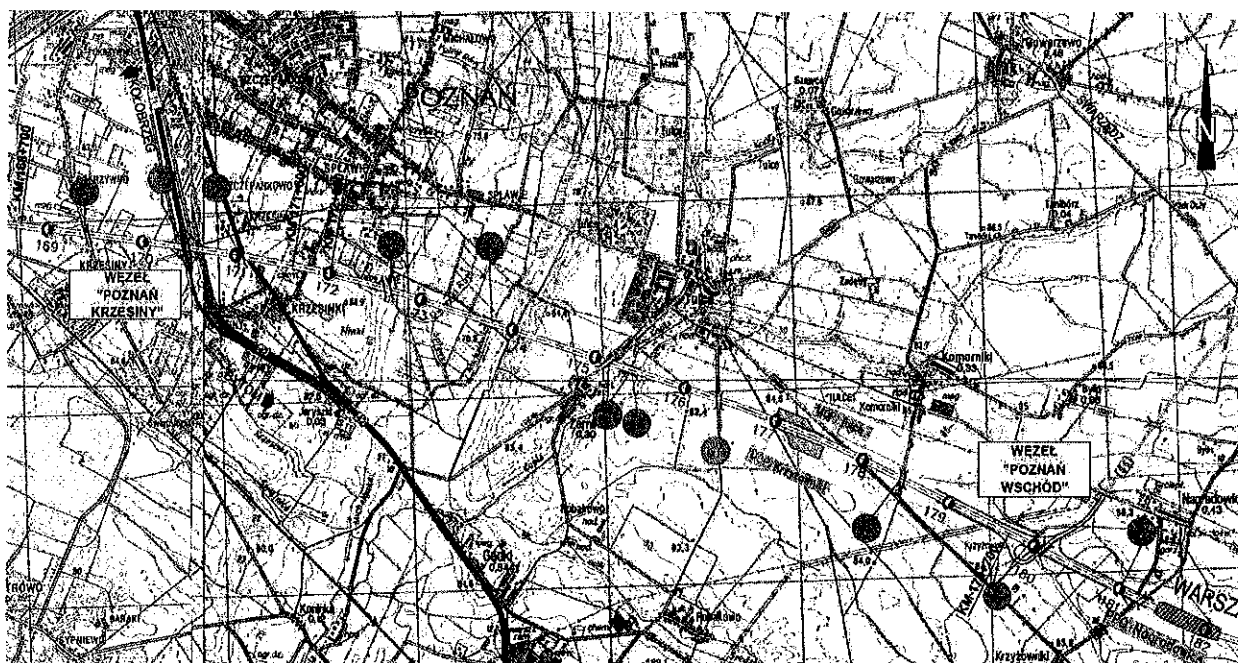
Tabela 1.

	Gmina	Obręb	Nr działki
1	Poznań	Krzesiny	1/15
2	Poznań	Krzesiny	2/1
3	Poznań	Splawie	1/1
4	Poznań	Splawie	4/2
5	Poznań	Splawie	2/24
6	Poznań	Splawie	2/16
7	Poznań	Splawie	2/30
8	Poznań	Splawie	2/28
9	Poznań	Splawie	2/26
10	Poznań	Splawie	2/32
11	Poznań	Splawie	2
12	Poznań	Splawie	3/1
13	Poznań	Splawie	8
14	Poznań	Splawie	7
15	Poznań	Splawie	5/2
16	Poznań	Splawie	6/1
17	Poznań	Splawie	4/2
18	Poznań	Splawie	3
19	Poznań	Splawie	2/2
20	Poznań	Splawie	40/2
21	Poznań	Splawie	22/2
22	Poznań	Splawie	19/2
23	Poznań	Splawie	61/2
24	Poznań	Splawie	39/2

	Gmina	Obręb	Nr działki
43	Kórnik	Żerniki	20/21
44	Kórnik	Żerniki	22/15
45	Kórnik	Żerniki	22/13
46	Kórnik	Żerniki	23/1
47	Kórnik	Żerniki	24/3
48	Kleszczewo	Tulce	83/1
49	Kleszczewo	Tulce	84/1
50	Kleszczewo	Tulce	85/1
51	Kleszczewo	Tulce	86/1
52	Kleszczewo	Tulce	87/2
53	Kleszczewo	Komorniki	88/1
54	Kleszczewo	Komorniki	89/1
55	Kleszczewo	Komorniki	90/1
56	Kleszczewo	Komorniki	87/1
57	Kleszczewo	Komorniki	115/1
58	Kleszczewo	Komorniki	118/1
59	Kleszczewo	Komorniki	91/1
60	Kleszczewo	Komorniki	116/9
61	Kleszczewo	Komorniki	116/6
62	Kleszczewo	Komorniki	116/4
63	Kleszczewo	Komorniki	117/1
64	Kleszczewo	Komorniki	148/19
65	Kleszczewo	Komorniki	148/7
66	Kleszczewo	Komorniki	148/10

25	Poznań	Splawie	41/12
26	Poznań	Splawie	20/6
27	Poznań	Splawie	65/12
28	Poznań	Splawie	40/4
29	Poznań	Splawie	40/1
30	Poznań	Splawie	41/4
31	Poznań	Splawie	41/6
32	Poznań	Splawie	60/2
33	Poznań	Splawie	20/4
34	Poznań	Splawie	39/1
35	Kórnik	Żerniki	8/5
36	Kórnik	Żerniki	8/8
37	Kórnik	Żerniki	64
38	Kórnik	Żerniki	18/1
39	Kórnik	Żerniki	19/1
40	Kórnik	Żerniki	20/19
41	Kórnik	Żerniki	20/20
42	Kórnik	Żerniki	21/1

67	Kleszczewo	Komorniki	148/13
68	Kleszczewo	Komorniki	148/16
69	Kleszczewo	Krzyżowniki	79/1
70	Kleszczewo	Krzyżowniki	78/1
71	Kleszczewo	Krzyżowniki	1/1
72	Kleszczewo	Krzyżowniki	1/4
73	Kleszczewo	Krzyżowniki	3/8
74	Kleszczewo	Krzyżowniki	3/1
75	Kleszczewo	Krzyżowniki	3/6
76	Kleszczewo	Krzyżowniki	2/2
77	Kleszczewo	Krzyżowniki	11/3
78	Kleszczewo	Krzyżowniki	2/1
79	Kleszczewo	Krzyżowniki	4/1
80	Kleszczewo	Krzyżowniki	5/3
81	Kleszczewo	Krzyżowniki	11/1
82	Kleszczewo	Krzyżowniki	5/5
83	Kleszczewo	Krzyżowniki	4/2



Rysunek 1

Rodzaj technologii

W ramach realizacji inwestycji zostanie wykonana dobudowa trzeciego pasa ruchu i wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni autostrady na długości 7,7 km autostrady A2 na odcinku węzeł Poznań Krzesiny - węzeł Poznań Wschód. Poszerzenie korony autostrady nastąpi „na zewnątrz”. Poszerzenie zostanie wykonane w taki sposób, aby uzyskać przekrój poprzeczny o trzech pasach ruchu o szerokościach: 3,50 m, 3,50 m i 3,75 m i pas awaryjny o szerokości 3,00 m. Technologia wykonania robót generalnie polegać będzie na:

- zdjęciu warstwy humusu,

- rozbiorce elementów dróg i ulic oraz infrastruktury technicznej,
- wykonaniu robót ziemnych,
- wykonaniu podziemnej infrastruktury technicznej,
- wykonaniu warstw konstrukcyjnych nawierzchni,
- wykonaniu poszerzeń mostów w ciągu autostrady oraz wydłużenia przepustów,
- wykonaniu umocnienia: poboczy, skarp, rowów i ścieków,
- wykonaniu krawężników obrzeży i ścieków,
- wykonaniu barier ochronnych,
- wykonaniu urządzeń organizacji ruchu drogowego (oznakowanie pionowe i poziome),
- wykonaniu koniecznych do realizacji elementów ochrony środowiska,
- wykonaniu nawierzchni SMA.

Rozwiązania chroniące środowisko

Zaplecza techniczne budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego zorganizowane zostaną z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu oraz poza terenami o płytkim zaleganiu wód podziemnych i dolinami cieków. Zlokalizowane zostaną na terenie utwardzonym i w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu, natomiast miejsca wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, parku maszynowego, miejsca przechowywania paliw, tankowania pojazdów i urządzeń budowlanych wyłożone zostaną materiałami izolacyjnymi i zlokalizowane poza obrysem koron drzew.

We wszystkich miejscach wymienionych powyżej oraz w miejscach bezpośrednich prac budowlanych zapewniona zostanie dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.

W czasie prowadzenia robót budowlanych prowadzony będzie stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu i neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód bezzwłocznie podjęte zostaną działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.

Grunt z wykopów oraz wierzchnią warstwę ziemi odkładany będzie w taki sposób, i w takiej odległości od cieków, rowów, zbiorników, aby kierunek spływu powierzchniowego uniemożliwił zanieczyszczenie wód. Powstające odpady gromadzone będą selektywnie w pojemnikach lub kontenerach, w taki sposób, aby zminimalizować możliwość ich negatywnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych zamykanych pojemnikach wykonanych z materiału odpornego na działanie składników odpadów, posadowionych na utwardzonym i dodatkowo zabezpieczonym materiałem izolacyjnym podłożu, w miejscu odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonym przed działaniem czynników atmosferycznych.

Wszystkie roboty związane z rozbudową mostów na rzece Michałówka i rzece Kopel wykonane zostaną z poziomu istniejącej konstrukcji. Rzeki na ten czas zostaną zabezpieczone przed zanieczyszczeniem poprzez zamontowanie pod mostami siatek i folii.

Czas realizacji robót w wykopach oraz związane z tym odwodnienie ograniczone zostaną do niezbędnego minimum, a odwodnienie prowadzone będzie metodą ograniczającą jego zasięg. Wody pochodzące z odwodnień kierowane będą do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Jako drogi technologiczne, wykorzystane zostaną istniejące drogi serwisowe autostrady, a w przypadku braku takiej możliwości nowe drogi technologiczne wykonane zostaną z nawierzchni z kruszywa naturalnego lub łamanego. Ruch pojazdów prowadzony będzie tylko po wyznaczonych drogach dojazdowych.

System odwodnienia drogi będzie konserwowany i czyszczony. Przeglądy zbiorników oraz studzienek i rowów przeprowadzane będą po każdym deszczu nawalnym, nie rzadziej niż raz na pół roku. Po zakończeniu prac budowlanych teren w granicach inwestycji zostanie uporządkowany.

Nie będzie prowadzona wycinka drzew i krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia. Krzewy wchodzące w kolizję z umacnianymi skarpami (śnieguliczka biała oraz kolcowój pospolity) zostaną przesadzone na inne odpowiadające wymaganiom gatunkowym, przygotowane miejsca w rejonie pasa drogowego autostrady, poza obszarem, w którym mogłyby ulec zniszczeniu podczas realizacji prac budowlanych. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywane będą w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, co najmniej raz dziennie, przed rozpoczęciem prac wykopy będą kontrolowane, a uwięzione w nich zwierzęta przenoszone będą w bezpieczne miejsce. Taka sama kontrola przeprowadzona zostanie bezpośrednio przez zasypaniem wykopów.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik
(*podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym*)

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma	WOO-II.420.14.2022.AON(51)
Identyfikator pliku	531968
Nazwa pliku	KW_103925_RDO_S_plik27.DOC
Wersja pliku	27
Skrót pliku	bcac0addfb0e79f510f7f8f54b0d33fd

Wydrukował(a): Aleksandra Opala-Nowicka WOO-II

Data wydruku: 2022-10-24 08:40:56

SPECJALISTA
Opali
Aleksandra Opala-Nowicka

Podpisane przez:

Miłostawa Olejnik

Dyrektor - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Data podpisu: 2022-10-21 13:58:15

Numer certyfikatu: 7537611059780660189

Wystawca certyfikatu: Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.