



WOO-II.420.89.2020.EK.21

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 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 2021 poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Autostrady Wielkopolskiej S.A., działającej przez pełnomocnika pana Grzegorza Ratajczaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września, nad drogą krajową DK15, według wariantu I.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września nad drogą krajową DK15. Przebudowa polega na rozbiórce istniejących przęseł obiektów mostowych i zastąpienie ich nową konstrukcją o zbliżonej rozpiętości, wykonaniu nowego filara i wzmocnieniu istniejących dwóch przyczółków oraz wszystkich fundamentów. Projektowany obiekt zlokalizowany zostanie w tym samym miejscu, co obiekt istniejący.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji i użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) Wyeliminować z placu budowy maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu.
- 2) Ograniczyć emisję hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych poprzez zlokalizowanie obiektów zaplecza i baz sprzętowo - magazynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem.
- 3) Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów poruszających się po terenie przedsięwzięcia prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
- 4) Miejsca magazynowania materiałów budowlanych, paliw i substancji niebezpiecznych, odpadów oraz miejsca postoju dla maszyn i sprzętu transportowego zorganizować na terenie utwardzonym; dopuszcza się tymczasowe utwardzenie terenu pod warunkiem zastosowania materiałów izolujących grunt.
- 5) Plac budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować; zanieczyszczone materiały odpowiednio zagospodarowywać.
- 6) W czasie prowadzenia robót budowlanych prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego.

- 7) Prace serwisowe maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych oraz ich tankowanie prowadzić poza terenem realizacji przedsięwzięcia w obiektach do tego przeznaczonych. W sytuacjach awaryjnych wykonania tych prac na placu budowy stosować maty absorbujące ewentualne wycieki.
 - 8) Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach posadowionych na szczelnym podłożu, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
 - 9) Wycinkę drzewa i krzewu przeprowadzić od 1 września do końca lutego; dopuszcza się wycinkę w innym terminie tylko pod nadzorem przyrodniczym.
 - 10) Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych obiektu przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym jego oględziny pod kątem występowania ewentualnych siedlisk nietoperzy i ptaków.
 - 11) Systematycznie oczyszczać urządzenia do odprowadzania spływów opadowych i roztopowych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Przedsięwzięcie zaprojektować i zrealizować według wariantu I.
 - 2) Zaprojektować i wykonać ekran akustyczny E2 na odcinku od km 209+305 do km 209+360 po południowej stronie autostrady o długości 55 m i wysokości 4 m, usytuowany przy krawędzi jezdni.
 - 3) Zaprojektować i wykonać ekran akustyczny na przebudowywanym wiadukcie po północnej stronie autostrady o takich samych parametrach geometrycznych, jak demontowany w tym miejscu.
 - 4) Zastosować ekrany o klasie izolacyjności akustycznej co najmniej B3 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-2:2017-05 i klasie dźwiękochłonności minimum A3 określonej zgodnie z normą PN-EN 1793-1:2017-05. Wymagana izolacyjność akustyczna dotyczy całego ekranu akustycznego, tj. paneli wraz z podwaliną i słupami konstrukcyjnymi.
 - 5) Wiadukty zaprojektować i wykonać w taki sposób, aby ekrany na nim zainstalowane można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.
 - 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) Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni wiaduktów odprowadzać ściekiem przykrawężnikowym, poprzez wpusty, do systemu odwodnienia autostrady.
4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.
- Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.
- Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw o mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

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

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. 1.2 i 1.3 niniejszej decyzji.

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

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

V. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu do środowiska.

W analizie dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia.

Analizę wykonać w terminie 12 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania.

W zakresie oddziaływania akustycznego, w szczególności, wykonać pomiary poziomu hałasu. Pomiary przeprowadzić dla najbardziej niekorzystnej doby. Uwzględnić tereny, na których dochodzić będzie do oddziaływań skumulowanych. Otrzymane wyniki odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska. Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić punkty P1, P3 i P5 zgodnie z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pomiary wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska 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 obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów. W każdym przekroju pomiarowym wskazanym w tabeli 2 wykonać pomiary poziomu hałasu na granicy terenu wymagającego ochrony przed hałasem oraz na elewacji budynku o funkcji mieszkaniowej.

VII. Integralną częścią decyzji jest załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

27 października 2020 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, wpłynął wniosek Autostrady Wielkopolskiej S.A. działającej przez pełnomocnika pana Grzegorza Ratajczaka, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktów WA39 i

WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września, nad drogą krajową DK15.

Do wniosku zostały dołączone: karta informacyjna przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.*; mapa ewidencyjna potwierdzona przez właściwy organ; mapa z przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedsięwzięcie, na podstawie § 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), 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 2021 r. poz. 735 z późn.zm.), dalej *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w przedmiotowej sprawie. Przedsięwzięcie polega na przebudowie przedsięwzięcia, dla którego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był regionalny dyrektor ochrony środowiska. Ponadto, przedsięwzięcie planowane jest do realizacji w województwie wielkopolskim. W związku z tym, zgodnie z 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 miejscowo i rzeczowo w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 64 § 2 *k.p.a.*, pismem z 23 listopada 2020 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.1 *Regionalny Dyrektor* wezwał pełnomocnika do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do *Regionalnego Dyrektora* 10 grudnia 2020 r.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 25 stycznia 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.2 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

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 dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie 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 wywieszane na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie Września.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 i 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 11 lutego 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.4 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole 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 23 lutego 2021 r. znak: PO.ZZŚ.3.435.53.2021.RG Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w której określił warunki i wymagania

konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wskazane warunki zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę przy wydawaniu niniejszej decyzji.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy o oś*, pismem z 11 lutego 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.3 *Regionalny Dyrektor* zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Wrześni z prośbą o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Pismem z 1 marca 2021 r. znak: ON-NS.9011.59.2021 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po zapoznaniu się z wnioskiem inwestora oraz *k.i.p.*, biorąc pod uwagę rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia oraz skalę jego oddziaływania na środowisko, w szczególności w zakresie hałasu, ochrony przyrody i gospodarki wodnej uznano, iż dla planowanego przedsięwzięcia wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Postanowieniem z 2 kwietnia 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.7 *Regionalny Dyrektor* stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Stwierdzając potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniono kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 *ustawy o oś* oraz przeanalizowano opinie organów współdziałających.

W związku z art. 63 ust. 5 *ustawy o oś* postanowieniem z 14 czerwca 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.9 *Regionalny Dyrektor* zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

15 listopada 2021 r. pełnomocnik wnioskodawcy przedłożył do *Regionalnego Dyrektora* raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września, nad drogą krajową DK15, opracowany przez zespół pod kierownictwem pana Marcina Nowaka we wrześniu 2021 r., dalej *raport*. Dokument został przedłożony w trzech egzemplarzach wraz z załącznikami i elektronicznym zapisem na informatycznych nośnikach danych.

Postanowieniem z 3 grudnia 2021 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.11 *Regionalny Dyrektor* podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po przeanalizowaniu *raportu* stwierdzono, iż nie zawiera on pełnych informacji na temat ewentualnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. W związku, z czym, na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 17 lutego 2022 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.14 *Regionalny Dyrektor* wzywał pełnomocnika wnioskodawcy do uzupełnienia *raportu* w zakresie m.in.: ochrony przed hałasem, gospodarki wodno – ściekowej, hydrogeologii oraz ochrony przyrody. Pismem z 15 marca 2022 r. pełnomocnik przedłożył uzupełnienie *raportu*, czyniąc zadość wezwaniu.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 27 maja 2022 r. do 29 czerwca 2022 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informacje o złożeniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 30 maja 2022 r. do 28 czerwca 2022 r. włącznie. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy

informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w Gminie Września. We wskazanym terminie nie wniesiono żadnych uwag i wniosków.

Ze względu na fakt, iż Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 *ustawy o oś Regionalny Dyrektor* nie wystąpił o opinię co do realizacji przedsięwzięcia w toku przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ze względu na fakt, iż Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole wyraził opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy o oś Regionalny Dyrektor* nie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w toku przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po zebraniu całości materiału dowodowego, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 14 lipca 2022 r. znak: WOO-II.420.89.2020.EK.19 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zabranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie, podanym w zawiadomieniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała się, ani nie złożyła uwag do zebranych dowodów i materiałów w toku postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy o oś* 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. Przedsięwzięcie dotyczy przebudowy wiaduktów w ciągu autostrady A2, a więc drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Na podstawie informacji przedstawionych w *raporcie* ustalono, że przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września nad drogą krajową DK15. Stan techniczny tych obiektów jest niezadawalający. Projektowany obiekt zlokalizowany zostanie w tym samym miejscu, co obiekt istniejący. W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się m.in.: rozbiórkę nawierzchni; rozbiórkę płyty przejściowej; demontaż stalowych barier i poręczy; rozbiórkę ustroju nośnego; wykonanie wzmocnienia fundamentów filara przy pomocy mikropali typu jet; wykonanie nowych oczepów fundamentu filara; budowę nowych słupów; przebudowę górnej części przyczółków; wykonanie płyty przejściowej na dojazdach; wykonanie warstwy wiążącej z asfaltu; wykonanie warstwy ścieralnej; wykonanie ekranów akustycznych; wykonanie schodów skarpowych. W zakresie gospodarowania wodami opadowo – roztopowymi pochodzącymi z obiektów nie zmieni się sposób zagospodarowania tych wód w stosunku do stanu istniejącego.

Przedsięwzięcie polega jedynie na wykonaniu nowych przęseł i wzmocnieniu podpór wiaduktów w tym samym miejscu, nad drogą krajową nr 15. Powoduje to, iż wariantowanie przedsięwzięcia zostało ograniczone do wariantów technologicznych. Nie jest możliwe analizowanie innych wariantów lokalizacyjnych. Wariant I polega na wykonaniu nowego filaru i przęseł z belek strunobetonowych Kujan NG o rozpiętości 18 m, natomiast wariant II polega na wykonaniu przęseł z strunobetonowych belek typu T również o rozpiętości 18 m. Preferowanym wariantem i zarówno najkorzystniejszym pod względem środowiskowych i zarazem wybranym do realizacji przez wnioskodawcę jest wariant I. Jak wskazano w uzupełnieniu *raportu* zastosowanie belek w tym wariantcie zagwarantuje szybkość wykonania konstrukcji przęseł oraz dużą sztywność poprzeczną wiaduktów. Taka konstrukcja przęseł przyczyni się do ograniczenia prac utrzymaniowych w przyszłości.

Uwzględniając powyższe, *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wnioskowania podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, że najkorzystniejszy dla środowiska wydaje się wariant I.

Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z emisją hałasu do środowiska, której źródłem są pojazdy poruszające się po przebudowywanych wiaduktach oraz pozostałym odcinku autostrady A2 obejmującym przedmiotowe wiadukty. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w terenie zurbanizowanym. 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 *raporcie* oraz zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego i informacji uzyskanych przez wnioskodawcę z Gminy Września. Tereny w sąsiedztwie inwestycji zakwalifikowano do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, terenów zabudowy zagrodowej i terenów mieszkaniowo-usługowych. Tereny te w głównej mierze znajdują się po południowej stronie autostrady A2. Po północnej stronie najbliższe tereny wymagające ochrony przed hałasem zlokalizowane są odległości około 300 m od przedsięwzięcia. Tereny te kwalifikują się jako tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej.

Na podstawie dostępnych informacji, w tym map akustycznych ustalono, że autostrada A2 na odcinku obejmującym przedmiotowe wiadukty obecnie negatywnie oddziałuje na środowisko. Oddziaływanie negatywne jest potęgowane hałasem pochodzącym z drogi krajowej nr 15 przebiegającej pod wiaduktami. Zgodnie z wynikami mapy akustycznej, pomimo istniejących wzdłuż autostrady A2 ekranów akustycznych, na terenach wymagających ochrony akustycznej notuje się przekroczenia wartości normatywnych wskaźnika oceny hałasu dla nocnej pory oceny (LAeq N) w wysokości prawie 15 dB. Przekroczenia wynikają ze skumulowanego oddziaływania całego układu drogowego istniejącego w miejscu realizacji przedsięwzięcia.

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 2023 (rok po oddaniu inwestycji do użytkowania) oraz dla roku 2037 (15 lat po oddaniu inwestycji do użytku i zakończenia концесји). W analizach skumulowanych uwzględniono także dalsze odcinki autostrady A2 niewchodzące w zakres przedsięwzięcia oraz drogę krajową nr 15, dla której prognozę ruchu określono w tych samych latach. W roku 2037 prognozuje się na autostradzie A2 (obejmującym odcinek przebudowywany) natężenie ruchu w wysokości 46507 pojazdów na dobę, z czego: 39339 pojazdów w porze dnia i 7168 pojazdów w porze nocy, przy udziale pojazdów ciężkich, odpowiednio 51,2 % i 70,2 %. Natężenie ruchu na drodze krajowej nr 15 jest znacznie mniejsze – prognozuje się 16167 pojazdów na dobę, z czego 14211 w porze dnia i 1954 w porze nocy (przy udziale pojazdów ciężkich odpowiednio 13,1 % i 37,7 %). Na przebudowywanym odcinku, do analiz przyjęto prędkości ruchu zgodnie z przepisami ruchu drogowego, tj. do 140 km/h dla pojazdów lekkich i 90 km/h dla pojazdów ciężkich przez całą dobę, natomiast na drodze krajowej nr 15 – 60 km/h (zgodnie z oznakowaniem). Na etapie przebudowy wiaduktów ruch odbywał się będzie jedną nitką autostrady (przy wyłączeniu drugiej nitki) a prędkość ruchu zostanie ograniczona do 50 km/h.

Dla ww. danych została przeprowadzona analiza akustyczna, uwzględniająca ww. dane, specyfikę ruchu, układ geometryczny drogi (droga dwujezdniowa, dwupasowa) oraz inne istotne dla propagacji fali akustycznej czynniki. Analiza została wykonana w oparciu o model matematyczny, który scharakteryzowano w *raporcie*. Wyniki analiz przedstawiono w postaci obliczeń poziomu hałasu w 19 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 2023 r. i 2037 r.

Obecnie na odcinku autostrady A2 przebiegającej na wiaduktach zainstalowane zostały ekrany akustyczne, które wchodzi w skład układu ekranów zlokalizowanych na dłuższym odcinku autostrady A2. Po stronie północnej zainstalowany jest ekran o długości 335 m o wysokości 3,5 m, a na wiadukcie 2,5 m. Po stronie południowej autostrady zainstalowany jest ekran o długości łącznej 717 m o zmiennej wysokości od 3,5 m do 4,5 m, przy czym na wiadukcie 2,5 m. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje likwidację ekranów znajdujących się na wiaduktach.

Wyniki przeprowadzonych analiz bez uwzględnienia odcinków ekranów na wiaduktach wykazały, że na terenach wymagających ochrony przed hałasem, zlokalizowanych wzdłuż odcinka autostrady A2 obejmującego wiadukty wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w roku 2023 i 2037. Przekroczenia wystąpią na najbliższych terenach wymagających ochrony przed hałasem zlokalizowanych na wysokości wiaduktów (położonych wzdłuż drogi krajowej nr 15) oraz na terenach położonych przy odcinku autostrady leżącym poza zakresem przebudowy. Niewielkie przekroczenia prognozuje się także na terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej leżącej po północnej stronie w odległości ok. 250 m od autostrady.

W związku ze stwierdzonymi przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu wnioskodawca wskazał na konieczność realizacji ekranów akustycznych na wiaduktach, określając ich parametry. Dobór wysokości ekranów, a także ich wymaganej izolacyjności akustycznej oraz współczynnika pochłaniania dźwięku określił w wyniku procedury iteracyjnych obliczeń w trakcie których zwiększono gabaryty i wartości ww. parametrów, aż do uzyskania prognozowanych wartości równoważnego poziomu dźwięku A poniżej wartości dopuszczalnych w obranych punktach immisji (receptorach). W obliczeniach uwzględniono także zasięg hałasu w otoczeniu budynków podlegających ochronie akustycznej. W odniesieniu do istniejących ekranów na wiaduktach analizy wykazały, że tylko ekran po stronie południowej wymaga zwiększenia wysokości do 4 m. Ekran na wiadukcie po stronie północnej nie wymaga zwiększenia wysokości – przy zachowaniu jego obecnej wysokości tj. 2,5 m ekran spełni swoje zadanie polegające na ograniczeniu emisji hałasu do środowiska.

Ww. ekrany akustyczne zainstalowane po przebudowie wiaduktów w tych samych lokalizacjach, co ekrany istniejące spowodują dotrzymanie dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach leżących bezpośrednio przy przebudowywanym odcinku autostrady A2, na których zlokalizowano punkty obliczeniowe P1, P2, P3, PG1 i PG3. Planowane odcinki ekranów na wiaduktach są częścią układu ekranów na większym odcinku autostrady obejmującym wiadukty. W związku z tym przeprowadzono analizy akustyczne w celu zbadania, czy po wybudowaniu nowych ekranów na wiaduktach i pozostawieniu istniejących ekranów poza wiaduktami dotrzymane zostaną standardy akustyczne na terenach wymagających ochrony położonych wzdłuż autostrady A2. Analizy miały na celu ustalenie parametrów całego układu ekranów, włącznie z nowymi ekranami na przebudowywanych wiaduktach, które zapewnią dotrzymanie standardów akustycznych na badanym obszarze. Wyniki obliczeń akustycznych wskazują, że na terenach wokół autostrady A2 pomimo zastosowanych ekranów może dochodzić do niewielkich przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Maksymalne wartości przekroczenia prognozuje się w punkcie obliczeniowym P11, który zlokalizowany został po południowej stronie autostrady A2. Do niewielkich przekroczeń może również dochodzić po stronie północnej autostrady na wysokości zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. W celu zachowania akustycznych standardów jakości środowiska układ ekranów po stronie północnej autostrady należałoby

przedłużyć w kierunku wschodnim o 223 m. Ekran na tym odcinku powinien mieć wysokość 4 m. Wymagane byłoby także zwiększenie końcówki wysokości istniejącego ekranu do 4 m na odcinku 5 m od strony wschodniej. Nie jest wymagana zmiana parametrów pozostałego istniejącego ekranu, w tym odcinka na wiadukcie. Większe zmiany dotyczą układu ekranów po stronie południowej autostrady. Ekran zlokalizowany wzdłuż autostrady po stronie zachodniej wiaduktu należałoby zwiększyć do 4 m, ekran na wiadukcie pozostaje na 4 m zgodnie z projektem, a ekran wzdłuż autostrady po stronie wschodniej wiaduktu na odcinku 90 m należałoby zwiększyć do 5,5 m, a dalej, na odcinku 558 m do 6 m (ekran istniejący należałoby przedłużyć o 150 m).

Uwzględniając zakres przebudowy (zakres wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) oraz powyższe analizy *Regionalny Dyrektor* określił parametry i lokalizację ekranów koniecznych do zainstalowania na przebudowywanych wiaduktach. Dodatkowo, określił także rodzaj zastosowanych ekranów akustycznych oraz ich wskaźniki izolacyjności i pochłaniałości. Wskazał na konieczność zaprojektowania i wykonania ekranu akustycznego na odcinku od km 209+305 do km 209+360 po południowej stronie autostrady o długości 55 m i wysokości 4 m, usytuowanego przy krawędzi jezdni oraz na konieczność budowy ekranu akustycznego na przebudowywanym wiadukcie po północnej stronie autostrady o takich samych parametrach geometrycznych, jak demontowany w tym miejscu. Z uwagi na hałas emitowany z drogi krajowej nr 15 przebiegającej pod wiaduktami konieczne jest wykonanie ekranów z materiału pochłaniającego. W ten sposób uniknie się odbić fali akustycznej z drogi krajowej nr 15, które mogłyby zwiększyć uciążliwość na terenach chronionych akustycznie. Odcinki ekranów na wiaduktach o wskazanych parametrach geometrycznych i wskaźnikach izolacyjności oraz ekrany na pozostałych odcinkach autostrady o zmienionych, w stosunku do istniejących parametrach wysokości i długości zapewnią odpowiednie warunki akustyczne na wszystkich terenach wymagających ochrony przed hałasem położonych wzdłuż analizowanego odcinka autostrady A2 obejmującego przedmiotowe wiadukty. *Regionalny Dyrektor* nie ma uprawnień do zobowiązania zarządzającego drogą do wykonania ekranów akustycznych na odcinku autostrady wychodzącym poza zakres wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wskazał jednak, uwzględniając zakres wniosku, parametry odcinków ekranów na wiaduktach, które w powiązaniu z pozostałymi odcinkami, zapewniają akustyczne standardy jakości środowiska wynikające z oddziaływania autostrady A2.

Analizując skumulowane oddziaływanie przedmiotowej drogi z oddziaływaniem innych przedsięwzięć stwierdzono, że do skumulowanego oddziaływania dochodzić będzie na początku i końcu rozbudowywanych odcinków autostrady A2. Oddziaływanie przedsięwzięcia będzie się kumulować z oddziaływaniem odcinków drogi nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia oraz z oddziaływaniem drogi krajowej nr 15 przebiegającej pod wiaduktami.

Analiza skumulowanego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia oraz odcinków autostrady niewchodzących w zakres przedsięwzięcia została wykonana w ramach oddziaływania przedsięwzięcia. Z uwagi na powiązanie technologiczne odcinków na wiaduktach z odcinkami poza wiaduktami m.in. poprzez układ ekranów, wykonanie analizy tylko dla odcinków na wiaduktach byłoby nieracjonalne. W związku z tym analizę skumulowanego oddziaływania wykonano dla autostrady A2 i drogi krajowej nr 15 przebiegającej pod wiaduktami. Wyniki przeprowadzonych obliczeń wskazują, że w bezpośrednim otoczeniu przebudowywanych wiaduktów na terenach wymagających ochrony akustycznej po stronie południowej autostrady A2 dominującym źródłem hałasu będzie droga krajowa nr 15. W punktach P1 do P3 prognozowane poziomy dźwięku, dla obu horyzontów czasowych, od drogi krajowej nr 15 są wyższe niż prognozowane poziomy dźwięku, których źródłem będzie autostrada A2. Podobna sytuacja występuje w punkcie P12 – punkt po północnej stronie autostrady. Oddziaływanie akustyczne tylko drogi krajowej nr 15 przekracza dopuszczalne wartości hałasu, a przekroczenia te zwiększają się w wyniku kumulacji tego oddziaływania z autostradą A2. Z powyższego wynika, że w odniesieniu do drogi krajowej nr 15 należy podjąć działania zmniejszające lub ograniczające hałas emitowany do środowiska.

Ograniczenie hałasu emitowanego przez drogę krajową nr 15 do poziomu poniżej dopuszczalnego nie zapewni właściwego stanu akustycznego środowiska w miejscu skrzyżowania autostrady A2 i drogi krajowej nr 15. Aby spełnić wymagania prawne w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, poziom hałasu emitowanego osobno z autostrady A2 i drogi krajowej nr 15 należy obniżyć znacznie poniżej poziomu dopuszczalnego. Uwzględniając wymagania prawne określone w art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 z późn. zm.) oraz mając na uwadze niepewność metody obliczeniowej, neutralne warunki propagacji hałasu w środowisku oraz dobowe fluktuacje natężenia ruchu określono warunków zaprojektowania i wykonania wiaduktów w taki sposób, aby ekrany na nim zainstalowane można było podwyższyć, o co najmniej 25 % projektowanej wysokości. Pozwoli to, bez większej ingerencji w obiekt podniesienie ekranów akustycznych w celu zmniejszenia emisji hałasu znacznie poniżej dopuszczalnego.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na przebieg inwestycji w rejonie zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego, nałożono warunek, aby wszelkie prace budowlane związane ze znaczną emisją hałasu, w szczególności mogącą powodować przekroczenie akustycznych standardów środowiska, wykonywać wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00. Znaczącą uciążliwość stanowić mogą zaplecza techniczne wraz z parkingiem ciężkich maszyn budowlanych. W związku z tym, zaplecza techniczne robót wraz z miejscem parkowania ciężkich maszyn budowlanych należy lokalizować w jak największej odległości od terenów wymagających ochrony akustycznej lub w miejscach, z których wpływ emisji hałasu z tego obiektu będzie ograniczony (np. po północnej stronie autostrady). W porze dziennej, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty budowlane nie będą odczuwalne jako mocno uciążliwe. Realizacja przedsięwzięcia prowadzona będzie etapowo przy całkowitym wyłączeniu z ruchu odcinka jednej z jezdni autostrady A2, na którym będą prowadzone prace. W zależności od etapu prac ruch z jednej jezdni autostrady zostanie przeniesiony odpowiednio na jezdnię południową lub jezdnię północną. Ruch ten będzie odbywał się z maksymalną prędkością nieprzekraczającą 50 km/h. Ekrany na nitce podlegającej pracą budowlanym zostaną rozebrane, a ekrany na nitce autostrady prowadzącej ruch pozostaną do czasu rozpoczęcia przebudowy lub będą to nowe ekrany (jeżeli będzie to nitka już przebudowana). Zakłada się w I etapie rozbiórkę wiaduktu na jezdni południowej i przeniesienie ruchu na jezdnię północną z zachowaniem ekranu akustycznego po stronie północnej. W drugim etapie nastąpi oddanie do eksploatacji nitki południowej z nowym ekranem akustycznym i rozbiórka wiaduktu na nitce północnej (wraz z ekranem na tej nitce) oraz przeniesienie ruchu na nitkę południową. W okresie przebudowy (8-10 miesięcy) tylko w przypadku realizacji etapu I może wystąpić uciążliwość wynikająca z ruchu na autostradzie. W II etapie hałas z ruchu na autostradzie zostanie ograniczony nowym ekranem na nitce południowej.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia może 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 2019 r. poz. 1065 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. Zgodnie z treścią *raportu*, 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.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w *raporcie*, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia wskazano na konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Pomiaru hałasu należy wykonać w minimum 3 przekrojach pomiarowych.

Pomiary hałasu we wskazanych przez organ punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, skuteczność zastosowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiary należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska 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 obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

W *raporcie* przedstawiono wielkości emisji substancji do powietrza powstających w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanej drodze z uwzględnieniem prognozy ruchu na lata 2023 i 2037. Skumulowane oddziaływanie z innymi przedsięwzięciami emitującymi te same substancje do powietrza zostało uwzględnione w tle zanieczyszczeń, co jest zgodne z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu.

Obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż emisje substancji emitowanych do powietrza nie będą powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 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. Nr 16 poz.87) poza terenem, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap budowy przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem 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 budowie.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania odpadów na środowisko nałożono na inwestora warunki dotyczące właściwego magazynowania oraz gospodarowania odpadami. Przy założeniu, że inwestor będzie realizował planowane przedsięwzięcie zgodnie z warunkami oraz zapisami przedstawionymi w *raporcie* oraz w niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie naruszać przepisów prawa w zakresie gospodarki odpadami, m.in. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r. poz. 699).

Przedsięwzięcie realizowane będzie w istniejącym śladzie, na terenie już przekształconym. Nie przewiduje się zatem istotnej ingerencji w środowisko gruntowo-wodne. Ponadto zlokalizowane jest poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, a najbliższy ciek naturalny Wrześnica, przebiega w odległości około 1,4 km na północny wschód od wiaduktów.

Rozpoznanie geologiczne wykonano na podstawie sporządzonej na potrzeby planowanego przedsięwzięcia opinii geotechnicznej. W ramach tych badań przeprowadzono 5 wierceń o łącznej długości 60 m. Rozpoznano osady spoiste – gliny piaszczyste, przewarstwione piaskami o różnym uziarnieniu. Zwierciadło wód gruntowych stwierdzono na głębokościach 1,7-3,5 m p.p.t. Natomiast użytkowy poziom wodonośny jest naturalnie chroniony nadkładem osadów słaboprzepuszczalnych. Nie stwierdzono ujęć wód podziemnych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, a ujęcia komunalne znajdują się w odległości większej niż 2 km od planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie, przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na terenie głównego zbiornika wód podziemnych nr 143 Subzbiornik Inowrocław-Gniezno. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, roboty ziemne będą prowadzone do głębokości około 1,5 m p.p.t.

Roboty ziemne związane będą z ewentualnym wzmacnianiem istniejących podpór dwóch przyczółków oraz filara przy pomocy technologii opartych na posadowieniu na palach podziemnych przenoszących obciążenia na głębsze warstwy podłoża.

Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanych wiaduktów, tak jak obecnie, trafią do systemu odwodnienia autostrady. Z nawierzchni wiaduktów odprowadzane będą ściekiem przykrawężnikowym, poprzez wpusty, do rowu autostradowego znajdującego się wzdłuż autostrady, a dalej systemem odwodnienia autostrady do rowu melioracyjnego W-21 stanowiącego ostateczny odbiornik wód tej zlewni. Analiza przeprowadzona w *raporcie* wykazała, przy uwzględnieniu prognozowanego natężenia ruchu pojazdów, że zastosowane rozwiązania systemu odwodnienia wiaduktów powinny dotrzymywać standardów określonych w przepisach rozporządzenia 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). Natomiast system odwodnienia drogi krajowej nr 15 (nad którą przebiega autostrada) nie będzie podlegał przebudowie, a podczas realizacji przedsięwzięcia funkcjonować będzie tak jak dotychczas. Jak wynika z *raportu*, dla odcinka autostrady obejmującego obiekt WA39 obowiązuje pozwolenie wodnoprawne z 12 lutego 2019 r. znak PO.RUZ.421.4080.7.2018.KM, które nie wymaga zmiany.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. Jak ustalono, na etapie realizacji przedsięwzięcia woda wykorzystywana będzie m.in. na potrzeby pielęgnacji betonu i nie będzie pobierana z cieków i wód powierzchniowych. Plac budowy i zaplecze zorganizowane zostaną zgodnie z zasadą minimalizacji zajęcia terenu. Do prac wykorzystywany będzie sprawny technicznie sprzęt, pojazdy i maszyny budowlane. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych sanitariatach i odpowiednio zagospodarowywane. W celu minimalizacji oddziaływania etapu realizacji przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodnego, uwzględniając opinię Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole z 23 lutego 2021 r. znak PO.ZZŚ.3.435.53.2021.RG *Regionalny Dyrektor* określił warunki korzystania ze środowiska i zobowiązał wnioskodawcę, aby miejsca magazynowania materiałów budowlanych, paliw i substancji niebezpiecznych, odpadów oraz miejsca postoju sprzętu, pojazdów i maszyn budowlanych zorganizować na terenie utwardzonym, a w przypadku zajęcia terenów nieutwardzonych, miejsce tymczasowo utwardzić i uszczelnić. Ponadto zobowiązano, aby prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego, a prace serwisowe sprzętu, pojazdów i maszyn budowlanych oraz ich tankowanie prowadzić co do zasady poza terenem realizacji przedsięwzięcia w obiektach do tego przeznaczonych – w sytuacjach awaryjnych wykonania tych prac na placu budowy należy zastosować maty absorbujące ewentualne wycieki. Dodatkowo zobowiązano, aby plac budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować a zanieczyszczone materiały odpowiednio zagospodarowywać.

Po szczegółowym przeanalizowaniu materiałów dotyczących budowy geologicznej, warunków hydrogeologicznych, uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, zakres robót budowlanych oraz urządzenia ochrony środowiska przyjęte do podczyszczania ścieków w postaci wód opadowych i roztopowych, a także pozostałe rozwiązania chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz postępowania z odpadami nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych o europejskim kodzie PLGW600061, o stanie ilościowym i chemicznym dobrym, niezagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewni Warty, w granicach zlewni jednolitej części wód powierzchniowych PLRW60001718389 „Wrześnica” o statusie naturalna część wód o złym stanie i zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych. W analizowanej zlewni przedłużono termin osiągnięcia dobrego stanu na rok 2027, ze względu na brak możliwości technicznych.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy oś dokonano analizy wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Uwzględniając lokalizację i rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, planowane rozwiązania i środki chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe, rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz postępowania z odpadami, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe.

Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie zmieniło skalę wpływu autostrady A2 na klimat, zarówno w skali regionalnej, jak i lokalnej. Po przebudowie wiaduktu, ruch na autostradzie odbywał się będzie tak jak obecnie. Nie przewiduje się, aby ewentualne negatywne zjawiska towarzyszące zmianom klimatu mogły w negatywny sposób wpłynąć na przedsięwzięcie. Panujące w regionie warunki są umiarkowane i nie odbiegają od normalnych, co świadczyć może o ograniczonym ich wpływie na funkcjonowanie przedsięwzięcia. Możliwe do wystąpienia długotrwale upały oraz susze, nie wpłyną na funkcjonowanie wiaduktów. Inwestycja będzie również technologicznie przystosowana do ewentualnych awarii. Przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami narażonymi na powódź. Z dostępnych źródeł internetowych tj.: Systemu Osłony Przeciw osuwiskowych Państwowego Instytutu Geologicznego wynika, iż przedsięwzięcie nie będzie usytuowane na obszarach osuwiskowych ani na terenach zagrożonych osuwiskiem.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 6 km od przedsięwzięcia jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grądy w Czarniejewie PLH300049.

Planowana inwestycja znajduje się w większości w liniach pasa autostradowego autostrady A2, która w rejonie omawianych obiektów poprowadzona została na nasypie. Pod przęsłem wiaduktów WA39 i WA39A znajduje się droga krajowa nr 15 oraz jezdnia pieszo rowerowa.

Przeprowadzone na potrzeby raportu wizje terenowe wykazały niski walor przyrodniczy terenu inwestycji oraz jego silne przekształcenie antropogeniczne.

Szata roślinna otoczenia inwestycji reprezentowana jest przez gatunki pospolite, charakterystyczne dla klasy *Molinio-Arrhenatheretea*, *Artemisietea vulgaris* oraz związku *Phragmition*. Poza roślinami zielnymi w otoczeniu planowanych do przebudowy wiaduktów rosną drzewa i krzewy (m.in. topola czarna *Populus nigra*, śliwa domowa mirabelka *Prunus domestica* ssp. *Syriaca*, róża dzika *Rosa canina*) stanowiące nasadzenia zieleni pasa autostradowego A2 oraz samosiewy.

W obszarze badań nie stwierdzono chronionych oraz rzadkich gatunków mszaków, porostów czy grzybów, jak również siedlisk przyrodniczych mających znaczenie dla Wspólnoty. Stwierdzono natomiast jeden gatunek rośliny objętej ochroną częściową, kocankę płaskową *Helichrysum arenarium*. Rośliny te występowały na terenie badań w jednej lokalizacji w postaci 2 płatów po 0,5 m². Stanowiska te zlokalizowane są poza zasięgiem planowanych prac.

Obszar inwestycji nie stanowi kryjówek, lub miejsc hibernacji czy rozrodu nietoperzy, ani miejsc gniazdowania ptaków. Ponadto na obszarze inwestycji nie występują miejsca rozrodu płazów czy gadów. Jedynymi ssakami stwierdzonymi na obszarze bufora badań były lis *Vulpes vulpes* i jeż *Erinaceus sp.*

Etap realizacji wiązać się będzie w wycinką drzew i krzewów w najbliższym otoczeniu inwestycji kolidujących z przebudową wiaduktów, tj.: topoli czarnej w stanie zdrowotnym dobrym, rosnącej w pasie drogowym oraz mirabelki w formie krzewiastej, rosnącej na skarpie, przy przyczółku wiaduktu – stan zdrowotny bardzo dobry. Zarówno topola jak i mirabelka nie są siedliskiem chronionych gatunków roślin i zwierząt, niemniej z uwagi na możliwość ich zasiedlenia przez chronione gatunki do czasu realizacji inwestycji nałożono warunek, aby ich wycinkę przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków lub pod nadzorem przyrodniczym.

W obiekcie przeznaczonym do rozbiórki znajdują się bardzo liczne szpary, których wielkość umożliwiałaby bytowanie większości występujących na obszarze Wielkopolski nietoperzy oraz gniazdowanie ptaków. Pomimo iż badania nie potwierdziły ich obecności ani nawet śladów ich wcześniejszego występowania w tym miejscu, nałożono warunek, aby przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych obiektu przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym jego oględziny pod kątem występowania ewentualnych siedlisk nietoperzy i ptaków.

Względniając lokalizację inwestycji poza obszarami chronionymi na terenie przekształconym antropogenicznie nie stanowiącym atrakcyjnego siedliska dla chronionych gatunków zwierząt, przy uwzględnieniu warunków realizacji inwestycji, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na 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 chronionymi 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 ze względu na fakt, że inwestycja realizowana będzie na terenach przekształconych antropogenicznie, w obrębie istniejącego układu drogowego, nie przewiduje się jej negatywnego wpływu na krajobraz.

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 odstąpienia od zakazów obowiązujących w stosunku do danego gatunku.

Ze względu na szczegółowy opis planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym

przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 *ustawy ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

Ze względu na zakres oddziaływania inwestycji oraz jego lokalizację w dużej odległości od granic państwa, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Uwzględniając powyższe stwierdza się, iż realizacja przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, jeśli spełnione będą warunki określone w *raporcie* oraz w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informacje 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, 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.

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 uiścił opłatę skarbową w wysokości 205 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

.Emilia Kwietniewska, główny specjalista

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Grzegorz Ratajczak, Autostrada–D/C Sp. z o.o., ul. Śniadeckich 11/5, 60-773 Poznań – pełnomocnik wnioskodawcy
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.* (BIP)
3. aa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Wrześni (ePUAP)
2. Dyrektor Zarząd Zlewni Wód Polskich w Kole (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.420.89.2020.EK.21 z dnia 18-08-2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Charakterystyka przedsięwzięcia polegającego na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września, nad drogą krajową DK15.

Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktów WA39 i WA39A zlokalizowanych w ciągu autostrady A2 w km 209+313 w miejscowości Września nad drogą krajową DK15. Przebudowa polega na rozbiórce istniejących przęseł obiektów mostowych i zastąpienie ich nową konstrukcją o zbliżonej rozpiętości, wykonaniu nowego filara i wzmocnieniu istniejących dwóch przyczółków oraz wszystkich fundamentów. Projektowany obiekt zlokalizowany zostanie w tym samym miejscu, co obiekt istniejący.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 6 km od przedsięwzięcia jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Grądy w Czarniejewie PLH300049

Rodzaj technologii

Przedsięwzięcie zrealizowane zostanie w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę, tj. w wariantcie I.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się m.in.: rozbiórkę nawierzchni; rozbiórkę płyty przejściowej; demontaż stalowych barier i poręczy; rozbiórkę ustroju nośnego; wykonanie wzmocnienia fundamentów filara przy pomocy mikropali typu jet; wykonanie nowych oczepów fundamentu filara; budowę nowych słupów; przebudowę górnej części przyczółków; wykonanie płyty przejściowej na dojazdach; wykonanie warstwy wiążącej z asfaltu; wykonanie warstwy ścieralnej; wykonanie ekranów akustycznych; wykonanie schodów skarpowych. W zakresie gospodarowania wodami opadowo – roztopowymi pochodzącymi z obiektów nie zmieni się sposób zagospodarowania tych wód w stosunku do stanu istniejącego.

Wariant I polega na wykonaniu nowego filaru i przęseł z belek strunobetonowych Kujan NG o rozpiętości 18 m. Zastosowanie belek w tym wariantcie zagwarantuje szybkość wykonania konstrukcji przęseł oraz dużą sztywność poprzeczną wiaduktów. Taka konstrukcja przęseł przyczyni się do ograniczenia prac utrzymaniowych w przyszłości.

Rozwiązania chroniące środowisko

Z placu budowy wyeliminowane zostaną maszyny i urządzenia niespełniające określonych dla nich norm emisji hałasu. Ograniczona zostanie emisja hałasu w trakcie prowadzenia robót budowlanych poprzez lokalizowanie dróg dojazdowych do placu budowy, obiektów zaplecza i baz sprzętowo - magazynowych w możliwie jak największym oddaleniu od terenów podlegających ochronie przed hałasem. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia oraz ruch pojazdów poruszających się po terenie przedsięwzięcia prowadzony będzie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, prace będą prowadzone w porze nocnej tj. w godzinach od 22:00 do 6:00 pod warunkiem, iż prace te nie będą powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Miejsca magazynowania materiałów budowlanych, paliw i substancji niebezpiecznych, odpadów oraz miejsca postoju dla maszyn i sprzętu transportowego zorganizowane zostaną na terenie utwardzonym lub tymczasowo utwardzonym pod warunkiem zastosowania materiałów izolujących grunt.

Plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty, a wszelkie wycieki będą niezwłocznie neutralizowane. Zanieczyszczone materiały zostaną odpowiednio zagospodarowane.

W czasie prowadzenia robót budowlanych prowadzony będzie stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego. Prace serwisowe maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych oraz ich tankowanie prowadzone będą poza terenem realizacji przedsięwzięcia w obiektach do tego przeznaczonych. W sytuacjach awaryjnych wykonania tych prac na placu budowy stosowane będą maty absorbujące ewentualne wycieki.

Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynowane będą selektywnie w wydzielonych miejscach. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych pojemnikach posadowionych na szczelnym podłożu, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.

Wycinka drzew i krzewów prowadzona zostanie od 1 września do końca lutego, tj. poza sezonem lęgowym ptaków lub poza tym terminem pod nadzorem przyrodniczym. Przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych obiektu przeprowadzone zostaną pod nadzorem przyrodniczym oględziny pod kątem występowania ewentualnych siedlisk nietoperzy i ptaków.

Zaprojektowane i wykonane zostaną ekrany akustyczne w tych samych miejscach, co ekrany demontowane. W przypadku ekranu po południowej stronie jego wysokość zostanie zwiększona do 4 m. Zapewnione zostanie, szczelne dla fali akustycznej, połączenie projektowanych ekranów akustycznych pomiędzy sobą oraz z podłożem, na którym będą wybudowane, pomiędzy elementami konstrukcji oraz z istniejącym układem ekranów.

Wiadukty zostaną zaprojektowane i wykonane w taki sposób, aby ekrany na nim zainstalowane można było podwyższyć o co najmniej 25 % projektowanej wysokości.

Urządzenia do odprowadzania spływów opadowych i roztopowych będą systematycznie oczyszczane. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni wiaduktów odprowadzane będą ściekiem przykrawężnikowym, poprzez wpusty, do systemu odwodnienia autostrady. System odwodnienia przebudowanych wiaduktów zaprojektowany zostanie analogicznie do dotychczasowego.

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

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

Znak pisma	WOO-II.420.89.2020.EK(58)
Identyfikator pliku	495774
Nazwa pliku	KW_99288_RDO_S_plik11.DOC
Wersja pliku	11
Skrót pliku	73d370a3157ad25eb4adc458c4db2764

Wydrukował(a): Emilia Kwietniewska WOO-II

Data wydruku: 2022-08-19 09:10:22



Podpisane przez:

Miłostawa Olejnik

Dyrektor - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

Data podpisu: 2022-08-18 15:00:14

Numer certyfikatu: 7537611059780660189

Wystawca certyfikatu: Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.