

Poznań, dnia 1 lutego 2017 r.

Za dowodem doręczenia
Wg rozdzielnika

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie: art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4), art. 84 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), w związku z art. 6 ust. 2 i art. 11 ustawy z dnia 9.10.2015 r. o zmianie ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw, a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60) i 61) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016, poz. 71), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. - Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.),

po rozpatrzeniu wniosku Inwestora:

Miasto Poznań, Pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań, w imieniu którego działa p. Paweł Śledziejowski Prezes Zarządu Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., Al. Niepodległości 27, 61-714 Poznań, reprezentowane przez p. Krzysztofa Olszewskiego – przedstawiciela Biura Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. ul. Tadeusza Kościuszki 68, 61-891 Poznań

stwierdza

- I. brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie trasy tramwajowej: Kórnicka – os. Lecha – rondo Żegrze wraz z budową odcinka trasy od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej” – Odcinek III: Rondo Żegrze – ul. Unii Lubelskiej, zlokalizowanej na terenie miasta Poznania.**
- II. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE

Miasto Poznań, Pl. Kolegiacki 17, 61-841 Poznań, w imieniu którego działa p. Paweł Śledziejowski Prezes Zarządu Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., Al. Niepodległości 27, 61-714 Poznań, reprezentowane przez p. Krzysztofa Olszewskiego – przedstawiciela Biura Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. ul. Tadeusza Kościuszki 68, 61-891 Poznań, wystąpiło do Wydziału Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie trasy tramwajowej: Kórnicka – os. Lecha – rondo Żegrze wraz z budową odcinka trasy od ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej” – Odcinek III: Rondo Żegrze – ul. Unii Lubelskiej, zlokalizowanej na terenie miasta Poznania. Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) zwanej dalej ustawą ooś, w związku z art. 11 ustawy z dnia 9.10.2015 r. o zmianie ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Prezydent Miasta Poznania.

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia, Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania pismem znak: OS-V.6220.127.2016 z dnia 4.08.2016 r. poprzez obwieszczenie zawiadomił strony o wszczęciu postępowania, informując o możliwości zapoznania się osobiście lub przez pełnomocnika z aktami sprawy. Żadna ze stron postępowania nie wniosła wniosków ani uwag do sprawy.

Działki, na których planowana jest przedmiotowa inwestycja, położone są na terenie, objętym ustaleniami następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- „w rejonie Starołęki Małej część A” w Poznaniu,
- „Starołęka Mała” w Poznaniu,
- „Poznańskie Centrum Logistyczne Franowo - Żegrze” w Poznaniu.

Działki te nie są wpisane do rejestru zabytków nieruchomości na terenie miasta Poznania.

W związku z powyższym, mając na uwadze art. 80 ust 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania zwrócił się prośbą do Wydziału Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Poznania o wydanie opinii w sprawie zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miasta Poznania w piśmie znak UA.VIII-A12.670.153.2016 z dnia 17.11.2016 r., po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego zawarł stanowisko w sprawie stwierdzając, że lokalizacja planowanego przedsięwzięcia jest zgodna z obowiązującymi na przedmiotowym terenie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Po zapoznaniu się ze złożonym wnioskiem wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwanej dalej KIP) ustalono, że przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie odcinka nowej trasy tramwajowej od Ronda Żegrze do pętli „Falista” wraz z rozbudową układu drogowego ulicy Unii Lubelskiej na odcinku od ronda do ulicy Obodrzyckiej. Inwestycja jest trzecim etapem modernizacji (przebudowy) odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha oraz w ciągu ul. Żegrze od os. Lecha do Ronda Żegrze. Generalnym założeniem inwestycji jest wykonanie torowiska o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, w celu osiągnięcia m. in. trwałości, stabilności, poprawy bezpieczeństwa, ograniczenia emisji drgań i hałasu oraz poprawienia komfortu podróżowania, a także przebudowa infrastruktury przystankowej na całej trasie tramwajowej poprzez jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Docelowo inwestycja będzie realizowana w podziale na 3 odcinki:

- odcinek 1 – od skrzyżowania ul. Jana Pawła II z ul. Kórnicką do osiedla Lecha,
- odcinek 2 – w ciągu ul. Chartowo/Żegrze od os. Lecha do Ronda Żegrze,
- odcinek 3 – od ronda Żegrze – ul. Unii Lubelskiej.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje odcinek 3 - od ronda Żegrze – ul. Unii Lubelskiej. Planowana inwestycja położona jest we wschodniej części Poznania, w dzielnicy Nowe Miasto. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do ul. Obodrzyckiej.

Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne wymienione w poniższej tabeli.

L.p.	Obręb	Arkusz	Numer działki
1	Żegrze	13	18/2, 21/2
2	Żegrze	14	29/9, 29/4, 28, 25/19, 25/87, 25/86, 25/38, 25/84, 25/85, 25/36, 25/17, 25/14, 26/8, 26/30, 26/33, 26/36, 26/39, 27/8, 27/6, 25/62, 25/64, 25/67, 25/66, 25/68, 25/72, 25/71, 25/74, 25/78, 26/43, 26/50, 25/44, 26/45, 25/43, 26/47, 26/49, 25/83, 27/5, 25/82

L.p.	Obręb	Arkusz	Numer działki
3	Żegrze	15	1/4, 5/11, 5/12, 6/18, 6/17, 6/10, 5/8, 5/1, 1/10, 1/9, 5/4, 1/5, 5/10, 6/6, 6/5, 6/4, 5/6, 6/9

Głównym celem zadania jest budowa nowego torowiska oraz rozbudowa istniejącej ulicy Unii Lubelskiej o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, w celu osiągnięcia m. in. trwałości, stabilności, bezpieczeństwa, poprawy komfortu podróży poprzez budowę nowej infrastruktury przystankowej, rowerowej czy chodników przy szczególnym uwzględnieniu dostosowania przedmiotowej infrastruktury dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Inwestycja będzie realizowana w trzech etapach:

Etap A: budowa nowego odcinka trasy tramwajowej wraz z pętlą tramwajowo-autobusową oraz układem drogowym niezbędnym do funkcjonowania trasy tramwajowej;

Etap B: budowa nowego odcinka ul. Unii Lubelskiej od układu realizowanego w ramach etapu A do włączenia w istniejący fragment ul. Unii Lubelskiej na wysokości wjazdu p.poż. do budynku wielorodzinnego przy ul. Falistej 4 (etap przewidziany do realizacji w pierwszej kolejności);

Etap C: rozbudowa ul. Unii Lubelskiej od układu realizowanego w ramach etapu B do skrzyżowania z ul. Obodrzycką.

Odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Lubelskiej sąsiaduje z następującymi terenami:

- od strony północnej:
 - z niezabudowanymi nieużytkami;
- od strony południowej i południowo - wschodniej:
 - z terenami przemysłowymi (Piekarnia Favor, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL);
 - od strony zachodniej – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, wysoka.

Swoim zakresem przedmiotowa inwestycja obejmuje:

- rozbudowę ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do ul. Obodrzyckiej do parametrów ulicy zbiorczej długości ok. 1000 m w tym również:
 - wykonanie w ciągu ulicy przystanków autobusowych,
 - wykonanie ciągów pieszych (chodników),
 - wykonanie ciągów rowerowych (ścieżek rowerowych),
 - wykonanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych,
 - przebudowa istniejących zjazdów i budowa nowych skrzyżowań dla planowanego przyszłego docelowego układu drogowego,
 - budowa przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych;
- budowę wydzielonego dwutorowego torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną o długości około 410 m – odcinek od Ronda Żegrze do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”;
- budowę pętli tramwajowo-autobusowej o długości ok. 700 m toru pojedynczego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym w szczególności:
 - układ komunikacyjny drogowy do obsługi pojazdów autobusowych,
 - budowa peronów tramwajowych oraz autobusowych do obsługi podróży,
 - wykonanie stanowisk postojowych dla autobusów (dla dłuższego postoju),
 - wykonanie zadaszzonego i monitorowanego parkingu rowerowego o pojemności około 100 miejsc postojowych,
 - zapewnienie rezerwacji terenu pod przyszłą budowę stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego,
 - budynek ekspedycji - punkt socjalny dla motorniczych i kierowców wraz z pomieszczeniem dyżurnego ruchu,
 - wykonanie ciągów komunikacji pieszych (chodników),
 - wykonanie ciągów komunikacji rowerowej (ścieżki rowerowe),
 - wykonanie parkingów dla samochodów osobowych do obsługi budynku ekspedycji;

URZĄD MIASTA POZNAŃ
Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowa 23a
tel. 81 53 41 411, 8784-054

- wykonanie robót towarzyszących w tym:
 - wyposażenie peronów przystankowych w wiaty przystankowe, system informacji pasażerskiej oraz elementy małej architektury (zgodnie z Katalogiem Mebli Miejskich Poznania),
 - budowa monitoringu wizyjnego miasta,
 - rozbudowa kanalizacji deszczowej,
 - budowa oświetlenia trasy tramwajowej, układu drogowego i przystanków,
 - budowa sieci trakcyjnej i kabli trakcyjnych dla budowanego układu torowego,
 - przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,
 - zagospodarowanie zieleni w obrębie inwestycji w tym usunięcie kolidującej zieleni w zakresie niezbędnego minimum ze względu na kolizje z przebudową infrastruktury oraz ze względów bezpieczeństwa ruchu jak również wykonanie ewentualnych nasadzeń kompensacyjnych,
 - dostosowanie urządzeń stacji prostownikowej Żegrze do zasilania nowego odcinka trasy tramwajowej,
 - wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - usunięcie kolizji sieci energetycznej wysokiego napięcia WN 100.

Obecnie teren planowanej inwestycji obejmuje częściowo istniejący odcinek ulicy Unii Lubelskiej oraz tereny niezagospodarowane przeznaczone pod rozwój infrastruktury komunikacyjnej.

Planowana powierzchnia terenu, która będzie przeznaczona do realizacji przedsięwzięcia wynosi około 58,60 tys. m².

Projektowany rodzaj nawierzchni	j.m	Szacunkowa powierzchnia
Nawierzchnia asfaltowa jezdni / skrzyżowań	[m ²]	około 8,6 tys.
Nawierzchnia utwardzona chodników i ścieżek rowerowych / chodników z płytek betonowych	[m ²]	około 10,1 tys.
Nawierzchnia zjazdów i parkingów z kostki betonowej	[m ²]	około 1,2 tys.
Nawierzchnia pętli autobusowo-tramwajowej z betonu cementowego	[m ²]	około 2,3 tys.
Nawierzchnia przystanków autobusowych z betonu cementowego	[m ²]	około 0,4 tys.
Nawierzchnia peronów przystankowych z płytek betonowych	[m ²]	około 1,3 tys.
Zabudowa torowiska tramwajowego: - z pref. płyt betonowych / betonu ok. 2,9 tys. - z tłucznia (nawierzchnia zielona) ok. 1,5 tys.	[m ²]	około 4,4 tys.
Tereny zielone (trawniki)	[m ²]	około 30,3 tys.
Razem	[m ²]	około 58,6 tys. m ²

W toku postępowania, Wnioskodawca pismem z dnia 5.12.2016 r., rozszerzył zakres przedłożonego i wyżej opisanego wniosku i poinformował, że w ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie również stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Jej lokalizacja to teren projektowanej pętli „Falista”, której położenie planuje się wzdłuż ul. Unii Lubelskiej w Poznaniu. Jak wynika z informacji przekazanej przez Pełnomocnika, zgodnie z wstępnymi ustaleniami, flota autobusowa o napędzie elektrycznym ma obsługiwać jedną linię od os. Sobieskiego do projektowanej pętli „Falista”. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż autobus w ciągu dnia pokonuje trasę od 200 do 300 km zachodzi konieczność lokalizacji pośrednich stacji ładowania pozwalających na właściwe i pełne ich wykorzystanie przez cały dzień pracy poprzez ich doładowywanie w tzw. systemie plug-in, w którym doładowywanie może się odbywać za pomocą pantografu lub pętli indukcyjnych. Zakłada się, że przedmiotowa stacja obsługiwać będzie równocześnie minimum dwa stanowiska. Wstępnie założono, iż system ładowania jaki zostanie zastosowany w niniejszym zadaniu odbywał się będzie poprzez pantograf. Sama stacja ładowania składa się z jednostki centralnej o mocy od 200 do 400 kW oraz urządzenia przesyłowego umożliwiającego podłączenie jednostki do stacji ładowania. Zasilanie przedmiotowej stacji będzie zapewnione

za pośrednictwem stacji transformatorowej, której lokalizacja uzależniona zostanie od wydanych warunków lokalnego zakładu energetycznego.

W wyniku analizy zebranych dokumentów w sprawie ustalono, że wnioskowane przedsięwzięcie dotyczy przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt. 60 i 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 71) i kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

W związku z powyższym, w toku prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1) i 2) i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) zwanej dalej „ustawą ooś”, Wydział Ochrony Środowiska wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o wydanie opinii w sprawie stwierdzenia (lub nie) obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Opinią sanitarną z dnia 30.11.2016 r., znak: NS-52/1-107/16, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia i odstąpił od określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Natomiast opinią znak WOO-IV.4240.1703.2016.KL.2 z dnia 9.12.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z wniesionymi przez Wnioskodawcę informacjami o rozszerzeniu zakresu wniosku, Prezydent Miasta Poznania pismem z dnia 5.12.2016 r. wstępnie poinformował o powyższym, a następnie pismem z dnia 19.12.2016 r. zawniósł do ww. organów o ponowne zajęcie stanowiska w sprawie.

Opinią sanitarną z dnia 30.12.2016 r., znak: NS-52/1-107(1)/16, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu ponownie nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia i odstąpił od określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Natomiast opinią znak WOO-IV.4240.1862.2016.KL.1 z dnia 29.12.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu również wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania w ramach przeprowadzonej zgodnie z art. 62 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) (zwanej dalej *ustawą ooś*) oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, stwierdził co następuje:

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, przeanalizowano: skalę i charakter inwestycji, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jej realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję uciążliwości związane z jej eksploatacją oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem 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.

Z analizy powyższych uwarunkowań wynika co następuje:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie odcinka nowej trasy tramwajowej od Ronda Żegrze do pętli „Falista” wraz z rozbudową układu drogowego ulicy Unii Lubelskiej na odcinku od ronda do ulicy Obodrzyckiej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wybudowane wydzielone dwutorowe torowisko tramwajowe wraz z siecią trakcyjną o długości około 410 m (na odcinku od Ronda Żegrze do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”). Zgodnie z KIP na

planowanej pętli tramwajowo-autobusowej zostaną wykonane wspólne perony tramwajowo-autobusowe o długości 45 m i szerokości 4,5-8,0 m (przystanki „Pętla” 01 i 02): Dodatkowo w obrębie pętli zakłada się wykonanie min.: dodatkowego toru odstawczego umożliwiającego postój pojazdów tramwajowych, dwóch stanowisk postojowych dla autobusów (dla dłuższego postoju), zadaszonego i monitorowanego parkingu rowerowego o pojemności około 100 miejsc postojowych (zarezerwowano także miejsce pod przyszłą budowę stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego), ciągów pieszych oraz rowerowych. Ponadto zaprojektowano tory na pętli na długości około 700 mtp (metrów toru pojedynczego). Ponadto na terenie pętli tramwajowo-autobusowej „Falista” przewiduje się wykonanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Zgodnie z treścią uzupełnienia do KIP przedmiotowa stacja obsługiwać będzie równocześnie minimum dwa stanowiska. Wstępnie założono, iż system ładowania odbywał się przez pantograf umieszczony na dachu autobusu. W ramach planowanego przedsięwzięcia realizowany będzie zakres związany z przebudową elementów infrastruktury następujących branż:

- układ torowy;
- układ drogowy;
- obiekty małej architektury;
- obiekty inżynieryjne;
- sieci sanitarne;
- teletechnika;
- sieci i kable trakcyjne;
- elektroenergetyka;
- zagospodarowanie zieleni.

W trakcie budowy wykorzystywany będzie typowy sprzęt budowlany. Poszczególne materiały budowlane i elementy montażowe dostarczane będą na teren inwestycji samochodami ciężarowymi – wykorzystana zostanie istniejąca infrastruktura drogowa.

Układ torowy

Zaplanowano budowę wydzielonego dwutorowego torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną o długości około 410 m – odcinek od Ronda Żegrze do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”. Od strony północnej zaprojektowano dowiązanie do węzła rozjazdowego na rondzie Żegrze (projektowanego w ramach odrębnego opracowania) natomiast od strony południowej zaplanowano budowę pętli tramwajowo-autobusowej umożliwiającej dogodne przesiadki (tzw. „drzwi w drzwi”) – przewidziano wspólne perony tramwajowo-autobusowe o długości 45 m i szerokości 4,5 - 8,0 m.

Na przedmiotowym odcinku przyjęte zostały dwa typy konstrukcji torowiska: torowisko na szlaku z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy) oraz torowisko ze szczelną zabudową betonową - na przejazdach i przejściach dla pieszych oraz przy peronach przystankowych:

- torowisko zielone porośnięte roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy); zabudowa taka cechuje się dużą estetyką oraz znacznym wytłumieniem hałasu od ruchu tramwajowego przy jednoczesnym ograniczeniu wymagań w stosunku do jej utrzymania; konstrukcja torowiska składa się z szyn mocowanych do prefabrykowanych belek żelbetonowych układanych równolegle do osi toru, pełniących funkcję podbudowy zasadniczej toru. Zaprojektowano punktowe podparcie i mocowanie szyn do belek żelbetonowych oraz okładziny szyn ze specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiących barierę dla prądów błądzących);
- na przejazdach i przejściach dla pieszych oraz na długości peronów przystankowych zaprojektowano torowisko o zabudowie betonowej z płyty prefabrykowanej lub wylewanej na mokro; zabudowa taka cechuje się łatwym utrzymaniem czystości, dużą trwałością oraz estetyką; konstrukcja torowiska składa się z szyn mocowanych do prefabrykowanych płyt żelbetonowych lub do płyty betonowej wylewanej na mokro, pełniących funkcję podbudowy zasadniczej toru; zaprojektowano ciągłe podparcie i punktowe mocowanie szyn do podbudowy zasadniczej oraz okładziny szyn ze specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiących barierę dla prądów błądzących).

Układ drogowy

Zakres przyjętych rozwiązań przebudowy układu drogowego dla wariantu rekomendowanego obejmuje dla całości zadania

- rozbudowę ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do Obodrzyckiej jako ulicy zbiorczej dwukierunkowej jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu szer. 3,5m każdy i długości około 1000 m; na połączeniu z Rondem Żegrze układ drogowy dostosowano do projektowanych wlotów i wylotów z ronda,
- budowę ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych wzdłuż ulicy Unii Lubelskiej,
- budowę nowych przystanków autobusowych przelotowych oraz tramwajowych peronowych wraz z pełną infrastrukturą tj. małą architekturą, wiatami czy dojściami,
- budowę miejsc postojowych.

Konstrukcja nawierzchni jezdni ulic:

- warstwy konstrukcyjne z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację podłoża.

W ramach ograniczenia emisji hałasu planuje się zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w stosunku do powszechnie stosowanych nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Na podstawie kwalifikacji nawierzchni drogowych pod względem emisji hałasu, powszechnie stosowanym rozwiązaniem redukującym emisję hałasu w miastach zalicza się SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości). Posiadają one skuteczność obniżania hałasu o około 3dB w stosunku do nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Tym samym w projekcie założono, iż nawierzchnia ulicy wykonania zostanie z SMA 8S (Mastyks grysowy).

Konstrukcja chodników

- warstwa ścieralna (konstrukcyjna) z płytek betonowa lub koski betonowej,
- podsypka cementowo piaskowa,
- podbudowa z chudego betonu,
- wzmocnienie podłoża poprzez jego stabilizację cementem (w przypadku konieczności).

Konstrukcja ścieżki rowerowej

- warstwy ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wzmocnienie podłoża poprzez jego stabilizację cementem (w przypadku konieczności).

Tereny zielone

- warstwa humusu obsiana mieszanką traw.

Obiekty obsługi pasażerskiej.

W KIP przedstawiono następujące założenia projektowe dla peronów i małej architektury:

- platformy przystankowe w zależności od prognozowanych potoków pasażerskich, warunków terenowych szerokości od 2,0 do 8,0 m,
- niweleta krawędzi peronowej odsunięta została o 131 cm od osi toru natomiast wysokość peronu przystanku tramwajowego wyniesiona została 22,0 cm licząc od główki szyny
- wszystkie dojścia do przystanków, jak i nawierzchnie peronów zaprojektowane zostały zgodnie z stosownymi przepisami i zarządzeniami obowiązującymi na terenie m. Poznania,
- nawierzchnia peronów przystankowych zaprojektowana została o odmiennej fakturze lub kolorystyce celem wyróżnienia tym samym obrębu platformy przystankowej od reszty ciągów pieszych,
- wszystkie elementy tzw. małej architektury takie jak wiaty, tablice, kosze na śmieci czy ławki zaprojektowane zostały na peronach tak, aby poruszanie się po przystankach było jak najbardziej płynne bezpieczne i komfortowe. Elementy „małej architektury” zaprojektowano w oparciu o branżowe katalogi i uzgodnienia z decydentami.

Pozostała infrastruktura

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana lub przebudowana infrastruktura techniczna niezbędna dla właściwego funkcjonowania projektowanych obiektów. Występujące kolizje zostaną usunięte.

Szczegółowe parametry poszczególnych rozwiązań projektowych objętych niniejszą decyzją ustalone zostaną na etapie projektu budowlanego.

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-653 Poznań, ul. Gronowicza
tel. 8784-053, 8784-054

Zakłada się maksymalny odzysk materiału ziemnego i humusu. Grunty o różnym stopniu przydatności do ponownego wykorzystania będą odspajane oddzielnie, w sposób uniemożliwiający ich wymieszanie. Materiał z wykopu będzie wykorzystywany do formowania nasypów, niwelacji terenu, ponownego rozłożenia humusu.

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach planowanej inwestycji polegać będzie m.in. na:

- usunięciu humusu z pasa przeznaczonego pod przebudowywaną infrastrukturę,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów wraz z zagęszczeniem podłoża pod konstrukcje nawierzchni tramwajowej, ulicy, peronów, chodników, ścieżek rowerowych i obiektów inżynierskich,
- plantowaniu skarp, rekultywacja terenu (po wykonaniu zasadniczych robót budowlanych,
- humusowaniu wraz z obsianiem mieszkanką traw / hydroobsiewem.

Nie przewiduje się wykonywania głębokich wykopów (powyżej 3m). Wykonanie wykopów będzie miało miejsce w ramach rozbiórki istniejących konstrukcji i instalacji (w ramach ich przebudowy) i korytowania podłoża pod nowe konstrukcje. Prace ziemne nie będą powodowały zmian stosunków wodnych – obniżenia zwierciadła wody poza terenem inwestycji.

W trakcie realizacji inwestycji wykopy zostaną odpowiednio zabezpieczone przed działaniem wód opadowych poprzez formowanie spadków poprzecznych i podłużnych wykopów oraz ewentualne wykonanie tymczasowych rowów odwadniających. Zebrana w ten sposób woda, będzie następnie odprowadzana do szczelnej kanalizacji deszczowej, gdzie będzie podczyszczana. Działania te będą miały na celu utrzymywanie terenu budowy i wykopów w stanie bez wody stojącej. Odprowadzenie wód do kanalizacji będzie poprzedzone uzgodnieniem z właścicielem sieci kanalizacyjnej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia dla całego zadania zakwalifikowano do usunięcia drzewa i krzewy znajdujące się w kolizji z projektowanym infrastrukturą w ilości:

- 545 egzemplarzy drzew
- 66 grup krzewów o łącznej powierzchni 744 m².

Przy czym w ramach następujących etapów rozkład ten wygląda następująco:

ETAP A:

- 522 egzemplarzy drzew
- 56 grup krzewów o łącznej powierzchni 598 m².

ETAP B:

- 6 egzemplarzy drzew
- 6 grup krzewów o łącznej powierzchni 83 m².

ETAP C:

- 17 egzemplarzy drzew
- 4 grupy krzewów o łącznej powierzchni 63 m².

Wyżej wymieniony zakres kolizji z istniejącymi drzewami i krzewami stanowi wielkość orientacyjną, a ich ostateczna wielkość zostanie określona na etapie projektu budowlanego oraz wykonawczego przy uzgodnieniu z odpowiednimi organami administracyjnymi oraz Zarządcy drogi. Zgodnie z oświadczeniem Wnioskodawcy, w ramach przedmiotowej inwestycji zakłada się realizację kompensacji poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów.

Jak wynika z KIP, mogące wystąpić oddziaływania na etapie budowy zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie następujących rozwiązań technicznych i organizacyjnych:

- w zakresie wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza:
 - systematyczne sprzątanie placów budowy,
 - zraszanie wodą placów budowy (zależnie od potrzeb),
 - ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym,
 - uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody (nie sypanie na nadkola i inne części pojazdu),

- ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- utrzymywanie placu budowy i drogi w stanie ograniczającym pylenie,
- dobra organizacja dojazdów do placu budowy,
- monitorowanie właściwego wykorzystanie maszyn i urządzeń pracujących na budowie;
- w celu zmniejszenia emisji hałasu związanego z pracami budowlanymi:
 - prace będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej,
 - prace zostaną przeprowadzone w jak najkrótszym czasie,
 - czas pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym będzie ograniczony do minimum,
 - czas pracy zostanie zoptymalizowany w taki sposób, by ograniczyć liczbę przejazdów pojazdów ciężkich i czas pracy maszyn,
 - do prac będą wykorzystywane maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym, posiadające sprawne tłumiki akustyczne, spełniające dopuszczalne wartości gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. z. 2005r. nr 263, poz. 2202]
 - prace przeprowadzane będą z zachowaniem tzw. estetyki pracy, związanej m.in. z ograniczeniem działań typu: upadek materiału, głośna komunikacja, praca urządzeń w czasie przerw,
 - wykonawca będzie stosował politykę zamówień (kupna i wynajmu) maszyn i urządzeń o małej emisji hałasu,
 - w obszarze placu budowy prędkość poruszania się maszyn budowlanych będzie ograniczana do 15 km/h, zaś samochodów ciężarowych do 30 km/h;
- w zakresie wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne:
 - na czas budowy pracownikom budowy zostanie zapewniony dostęp do przenośnych toalet, które będą regularnie opróżniane,
 - do prac będą wykorzystywane maszyny i urządzenia budowlane w dobrym stanie technicznym, by nie było możliwości wycieków substancji ropopochodnych i przedostania się ich do środowiska gruntowo-wodnego,
 - szczelność zbiorników paliw płynnych będzie kontrolowana,
 - tankowania pojazdów i maszyn będzie się odbywać poza placem budowy; podczas ewentualnego tankowania sprzętu używanego przy budowie wykorzystane zostaną maty absorbujące, zapobiegające potencjalnym wyciekom substancji szkodliwych (oleje, płyny eksploatacyjne) do gruntu,
 - magazynowane substancje, materiały oraz odpady zostaną zabezpieczone przed możliwością kontaktu z wodami opadowymi tak, aby nie dopuścić do skażenia gruntu w wyniku wymywania z nich substancji toksycznych,
 - po zakończeniu realizacji inwestycji wszystkie tymczasowe instalacje i urządzenia zostaną usunięte oraz zostaną wykonane niezbędne niwelacje powierzchni terenu,
 - przed rozpoczęciem prac ziemnych warstwa wierzchnia gleby (humus) zostanie zebrana, a po zakończeniu prac – rozdeponowana na powierzchni terenu,
 - powstające w trakcie prac masy ziemne, będą składowane na odkład i zabezpieczone; osobno będzie zbierana i składowana warstwa humusu, a osobno pozostała część mas ziemnych; zakłada się wykorzystanie znacznej ilości gruntu z wykopów na wykonanie podsypek i zasypek;
 - składowanie materiałów będzie się odbywać wyłącznie w granicach terenu przedsięwzięcia,
 - ilość powstających odpadów będzie minimalizowana poprzez ich ponowne użycie lub wydłużenie okresu dalszego używania produktu,
- w zakresie gospodarki odpadami:
 - powstałe podczas prac budowlanych odpady będą gromadzone w sposób selektywny, uniemożliwiający niekontrolowane rozprzestrzenianie się odpadów w środowisku,
 - okres magazynowania oraz objętość magazynowanych odpadów, zostaną ograniczone do niezbędnego minimum,

URZĄD GOSPODARSTWA KRAJOWEGO
 Urząd Ochrony Środowiska
 61-655 Poznań, ul. Gronowców 2/4
 tel. 8784-053, 8784-054

- będzie prowadzona ewidencja wytwarzanych odpadów na obowiązujących drukach,
- odpady będą przekazywane na podstawie kart przekazania odpadu przedsiębiorcom posiadającym stosowne zezwolenia;
- w zakresie wpływu na rośliny, zwierzęta i bioróżnorodność:
 - w czasie wykonywania prac budowlanych w sąsiedztwie systemów korzeniowych wykopy będą prowadzone ręcznie; w przypadku konieczności odsłonięcia korzeni zostaną one zabezpieczone; rany po odciętych korzeniach zostaną zabezpieczone środkami grzybobójczymi,
 - pnie drzew narażonych na otarcia ze strony sprzętu budowlanego zostaną zabezpieczone (odpowiednie włókniny i obudowy drewniane),
 - prace budowlane zostaną przeprowadzone w możliwie najkrótszym czasie,
 - budowa odbywać się będzie w sposób możliwie najmniej wpływający na środowisko,
 - pnie drzew w sąsiedztwie inwestycji zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych,
 - wycinka drzew i krzewów ograniczona zostanie do niezbędnego minimum; wycinka drzew zostanie wykonana poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie od 1 sierpnia do 1 marca a w przypadku konieczności realizacji niniejszych prac w przedmiotowym okresie prace te wykonywane będą pod ścisłym nadzorem eksperta z zakresu ornitologii; zostaną wykonane nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów;
 - po zakończeniu prac powierzchnia biologiczno-czynna gruntu zostanie odtworzona poprzez nasadzenie roślinności w miejscach nieutwardzonych,
 - odłowienie zwierząt (w tym płazów) z pasa przyszłych robót ziemnych (przed odhumusowaniem gruntu),
 - zabezpieczenie placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych - podczas prowadzenia prac ziemnych teren robót zostanie odpowiednio zabezpieczony w taki sposób, aby uniknąć tworzenia pułapek dla płazów, gadów i innych drobnych zwierząt; szczególnie miejsca prowadzenia prac ziemnych zostaną tymczasowo ogrodzone; ogrodzenie zostanie wykonane z wykorzystaniem np. folii polimerowej lub geotkaniny; minimalna wysokość ogrodzenia wynosi 40 cm, min. głębokość zasypania materiału 10 cm; zwierzęta, które zostaną znalezione na terenie robót zostaną szybko i bezpiecznie przeniesione na teren nieobjęty pracami, stanowiący ich naturalne środowisko.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d na etapie funkcjonowania inwestycji źródłem emisji hałasu będzie ruch tramwajowy oraz drogowy. W KIP przedstawiono analizę oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu do środowiska. W analizie uwzględniono hałas tramwajowy i samochodowy od torowiska i jezdni wchodzących w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia, wraz z uwzględnieniem ruchu autobusowego na pętli, dla stanu po realizacji inwestycji, tj. roku 2020 oraz prognozy na rok 2030. Ponadto celem oceny efektów skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i przedsięwzięć istniejących analizie poddano hałas drogowy związany z ruchem pojazdów w całym układzie komunikacyjnym w otoczeniu przedsięwzięcia; dla stanu po realizacji inwestycji, tj. roku 2020 oraz prognozy na rok 2030. Dla wszystkich wymienionych wyżej sytuacji przeprowadzono analizy obejmujące zarówno stworzenie izofonicznych map rozkładu hałasu, jak i zestawień obliczonych poziomów hałasu w punktach emisji, przy wszystkich elewacjach budynków mieszkalnych stanowiących pierwszą linię zabudowy. Z KIP wynika, że sąsiedztwo terenu planowanego przedsięwzięcia stanowią głównie tereny niezabudowane oraz tereny zakładów usługowych i produkcyjnych. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej stanowią budynki spółdzielni SM "Enklawa" oraz budynki zlokalizowane w okolicy ulicy Falistej.

Z KIP i uzupełnienia wynika, że w torowisku zostaną zastosowane najnowsze technologie zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Będą to m.in. zielone torowisko, podbudowa ograniczająca vibrację powstające podczas ruchu tramwaju, bezстыkowe łączenia szyn, rozwiązania i zamocowania szyn za pośrednictwem materiałów pozwalających na amortyzację drgań.

W celu ograniczenia hałasu typu „squealing” (piszczący), występującego głównie na łukach trasy, na pętli tramwajowej planuje się montaż smarownic. Ponadto, w celu ograniczenia hałasu od prowadzonego ruchu tramwajowego, na pętli przewidziano dodatkowo montaż elementów wibroizolacyjnych w postaci otulenia stopki szyny i stref przyszynowych materiałami elastycznymi. Dodatkowo w obrębie pętli planowane jest wykonanie torowiska na matach wibroizolacyjnych, w celu tłumienia wibracji generowanych przez ruch tramwajowy.

Ponadto z treści złożonej dokumentacji wynika, że w ramach ograniczenia emisji hałasu Inwestor planuje zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w stosunku do powszechnie stosowanych nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Na podstawie kwalifikacji nawierzchni drogowych pod względem emisji hałasu, powszechnie stosowanym rozwiązaniem redukującym emisję hałasu w miastach zalicza się SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości). Posiadają one skuteczność obniżania hałasu o około 3dB w stosunku do nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Tym samym w projekcie założono, iż nawierzchnia ulicy wykonania zostanie z SMA 8S (Mastyks grysowy). Wyjątek stanowić będzie obszar pętli tramwajowo-autobusowej, ze względu m.in. na niską prędkość poruszania się pojazdów (20 km/h).

Uwzględniając przedstawioną w KIP analizę akustyczną, przy zakładanych parametrach eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych rozwiązaniach technicznych i organizacyjnych, o których mowa powyżej, planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na najbliższych terenach wymagających ochrony akustycznej określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś należy stwierdzić, że na obszarze, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie znajdują się inne przedsięwzięcia i będzie dochodzić do kumulowania się oddziaływań. Jak wykazała analiza akustyczna, warunki akustyczne w obszarze sąsiadującym z realizowanym przedsięwzięciem kształtowane są głównie przez hałas pochodzący z ruchu komunikacyjnego (szczególnie w rejonie skrzyżowania z ulicą Obodrzycką oraz ronda Zegrze). Oddziaływanie akustyczne związane z realizacją przedsięwzięcia zmieni istniejące warunki akustyczne, jednakże akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, po zrealizowaniu przedsięwzięcia zostaną dotrzymane.

Na etapie eksploatacji analizowanej trasy tramwajowej nie przewiduje się emisji substancji do powietrza, natomiast pojazdy poruszające się w Poznaniu mają stały wpływ na stan powietrza na przedmiotowym obszarze. Mając na uwadze fakt, iż analizowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu drogowego, emisja z niego ma już udział w tle zanieczyszczeń, niezależnie od podjęcia lub nie podjęcia przedmiotowej inwestycji. Uwzględniając powyższe należy uznać, iż inwestycja przyczyni się do usprawnienia organizacji ruchu w tym rejonie, co ostatecznie będzie miało pozytywny wpływ na stan jakości powietrza w analizowanym terenie.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał etap realizacji przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na wyżej opisane działania zabezpieczające negatywne oddziaływanie tych prac na środowisko oraz na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. W związku z powyższym stwierdzono, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla jakości powietrza w rejonie zainwestowania.

Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając również rodzaj i skalę przedsięwzięcia można wykluczyć jego istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu w jego otoczeniu. Natomiast przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja torowiska oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. Zgodnie z treścią KIP realizacja przedsięwzięcia pośrednio przyczyni się do wzrostu wykorzystania transportu tramwajowego i zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową. Zwiększenie wykorzystania systemu transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia tzw. niskiej emisji z sektora

transportu drogowego oraz zmniejszenia zużycia nieodnawialnych surowców energetycznych (paliw opartych na ropie naftowej). Rezygnacja z korzystania z samochodowego indywidualnego systemu transportu na rzecz transportu zbiorowego będzie miało wpływ na zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz innych gazów cieplarnianych emitowanych podczas spalania paliw konwencjonalnych w samochodach osobowych. W efekcie nastąpi spadek emisji gazów cieplarnianych. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się usytuowanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych co pozwoli na wprowadzenie floty autobusowej o napędzie elektrycznym. Efektem długoterminowym realizacji przedsięwzięcia może być więc pozytywny wpływ na warunki klimatyczne.

Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę wodno-ściekową zaplecza budowy, w tym odbiór ścieków bytowych wytworzonych przez pracowników. Dodatkowo Inwestor wskazał, że prace budowlane prowadzone w związku z realizacją przedsięwzięcia odbywać się będą za pomocą maszyn i pojazdów sprawnych technicznie. Z KIP wynika, że tankowanie maszyn i urządzeń budowlanych będzie odbywać się poza placem budowy. Podczas ewentualnego tankowania sprzętu używanego przy budowie wykorzystane zostaną maty absorbujące, zapobiegające potencjalnym wyciekom substancji szkodliwych (oleje, płyny eksploatacyjne) do gruntu. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania.

Inwestor przewiduje budowę odwodnienia podtorza tramwajowego w postaci drenażu wgłębnego zlokalizowanego głównie w międzytorzu. Dla planowanej do budowy ulicy zakłada się wykonanie odwodnienia poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową poprzez podłączenia jej do istniejącego systemu. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych będzie miejska kanalizacja deszczowa. Wody opadowe i roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji deszczowej na zasadach określonych przez właściciela sieci. Szczegóły miejsca włączenia kanalizacji deszczowej, jak również ilości i parametry odprowadzanych wód opadowych i roztopowych wynikać będą również z warunków technicznych określonych przez właściciela sieci.

Z danych zawartych w KIP wynika, że odpady powstające w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie, a następnie będą przekazywane odbiorcom uprawnionym do ich odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z przepisami szczegółowymi obowiązującymi na terenie miasta Poznania w tym zakresie.

Na podstawie KIP wraz z uzupełnieniami ustalono również, że w wyniku prowadzonych prac ziemnych powstanie odpad: Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 o kodzie 17 05 04 w ilości ok. 80 000 Mg. W ramach inwestycji masy ziemne zostaną częściowo zagospodarowane. Pozostała ziemia zostanie przekazana jako odpad innym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia.

Analiza dokumentacji wykazała, że przebudowa analizowanego odcinka trasy tramwajowej nie będzie stanowić przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w "Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry". Omawiana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 60. Według charakterystyki jednolitych części wód podziemnych stan chemiczny i ilościowy wód został oceniony jako dobry, natomiast ocenę ryzyka określono jako niezagrożony nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych: PLRW60002118579 Warta od Kopii do Cybiny o statusie silnie zmieniona część wód, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Biorąc pod uwagę zakres prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia, w szczególności brak prac budowlanych ingerujących w ciek wodny oraz rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia, przyjęte rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i postępowania z odpadami, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Jednolitą Część Wód Powierzchniowych i Jednolitą Część Wód Podziemnych.

W związku z powyższym można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych w wyniku realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza strefą ochronną ujęcia wody "Dębina" w Poznaniu wyznaczonej rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 30 października 2015 r. (Dz. U. Woj. Wielkopolskiego z 2015 r. poz. 6139).

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. W związku z zapisami art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy ooś stwierdzono, że eksploatacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c, d oraz i ustawy ooś stwierdzono, że z uwagi na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na obszary leśne, wodno-błotne i tereny o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także na ujęcia wód podziemnych i wody powierzchniowe.

W toku postępowania organ przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy również w zakresie danych o korytarzach ekologicznych oraz ryzyku wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi na stronie <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/> najbliższej planowanej inwestycji znajduje się korytarz ekologiczny Dolina Obry (KPnC-8A), a w kierunku północno-wschodnim korytarz ekologiczny Dolina Warty (KPnC-8).

W wyniku analizy stwierdzono, że w zasięgu prognozowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się żadne korytarze ekologiczne.

Ponadto zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 627 ze zm.) przez poważną awarię rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Przez poważną awarię przemysłową rozumie się poważną awarię w zakładzie.

Do sytuacji awaryjnych zaliczyć można niekontrolowane wycieki substancji szkodliwych lub paliw z baków pojazdów poruszających się po terenie budowy lub wypadki powstałe na etapie eksploatacji linii tramwajowej np. zderzenia wagonów tramwajów, wykolejenia tramwaju, zderzenia tramwaju z pojazdem samochodowym/pojazdami (szczególnie niebezpieczne są kolizje z samochodami transportującymi ładunki niebezpieczne) oraz zderzenia pojazdów na torowisku.

Wyciek ładunków niebezpiecznych może bezpośrednio oddziaływać na życie i zdrowie ludzi, zwierząt oraz roślin poprzez: skażenie biologiczne, chemiczne, radiologiczne, pożar, wybuch, zapylenie, zanieczyszczenie powietrza, wód powierzchniowych i podziemnych, gleb przez skażenie biologiczne, skażenie chemiczne i zmiany termiczne.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie poważnych awarii objętych obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska (Dz.U. Nr 5 z 2003 r. poz. 58) – wydane zgodnie z art. 31 ust. 4 ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska, poważne awarie objęte są obowiązkiem zgłoszenia do Głównego Inspektora Ochrony Środowiska. Rozporządzenie określa: kryteria charakteryzujące poważne awarie objęte obowiązkiem zgłoszenia.

Przedmiotowa inwestycja nie kwalifikuje się do zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej według rodzaju i ilości substancji niebezpiecznych wymienionych w rozporządzeniu 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. 2016 poz. 138).

Zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia wskazuje na brak możliwości wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z interpretacją Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Wprost przeciwnie, planowane przedsięwzięcie służy poprawie warunków transportu i bezpieczeństwa przewozów pasażerów.

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowca 41a
tel. 8784-053, 8784-654

Zakres i forma planowanego przedsięwzięcia (modernizacji drogi i linii tramwajowej), brak planowanych skomplikowanych i ryzykownych konstrukcyjnie budynków i budowli skutkuje brakiem ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej.

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej jak również samo jest odporne na ew. sytuacje ekstremalne o cechach katastrofy naturalnej do których można zaliczyć silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, susze. Zjawiska te w strefie klimatu umiarkowanego występują sporadycznie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami zagrożenia powodziowego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany będzie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2016 r. poz. 2134). Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, oddalony o 0,45 km od przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością wycinki 545 drzew o obwodach do 252 cm z gatunków: robinia akacjowa, głóg jednoszyjkowy, dzika jabłoń, śliwa, grusza pospolita, topola biała, wierzba biała, orzech włoski, topola czarna, wierzba krucha, jarzab pospolity, czeremcha amerykańska, bez czarny, rokitnik zwyczajny, brzoza brodawkowata, wiśnia wonna, klon jesionolistny, jawor, wiaź szypułkowy, perukowiec podolski, kosodrzewina, klon srebrzysty. Większość z drzew to samosiejki. Ponadto, do wycinki przeznaczono 744 m² krzewów. Większość drzew ma obwody poniżej 100 cm, maksymalnie do 197 cm. Wycinka drzew przeprowadzona zostanie, jak wskazał inwestor, w okresie od 1 sierpnia do 1 marca, czyli. poza okresem lęgowym ptaków lub w okresie lęgowym pod nadzorem ornitologa. Przewidziane są nasadzenia rekompensacyjne na terenie miasta Poznania – zgodnie z deklaracjami Wnioskodawcy, o których mowa we wcześniejszej części uzasadnienia. Z treści złożonej dokumentacji wynika, że przed odhumusowaniem gruntu przeprowadzony zostanie odłów zwierząt, w tym płazów. Teren, na którym prowadzone będą prace ziemne ogrodzony zostanie płotkami herpetologicznymi.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, w terenie przekształconym antropogenicznie, przewidziane nasadzenia rekompensacyjne oraz ww. działania minimalizujące, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu nie przewiduje znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki nietoperzy oraz ich siedlisk, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu, ani pogorszenia integralności obszaru Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu w swej opinii zawarł pouczenie dla Wnioskodawcy, że w przypadku stwierdzenia kolizji przedsięwzięcia z gatunkami chronionymi, należy wystąpić do regionalnego dyrektora ochrony środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o odpowiednie odstąpienie od zakazów (np. na niszczenie siedliska, niszczenie lub przenoszenie osobników chronionego gatunku itp.). Uzyskanie takiego odstąpienia jest możliwe, jednakże po spełnieniu warunków określonych w art. 56 ust. 4 ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Wpływ przedsięwzięcia na krajobraz na etapie budowy związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem prac budowlanych, pracą sprzętu budowlanego, dowozem materiałów oraz lokalizacją miejsc składowania materiałów budowlanych na terenach budowy. Oddziaływania na krajobraz będą krótkotrwałe. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie wpłynie na krajobraz analizowanego obszaru, gdyż trasa drogi przebiegać będzie po istniejącym śladzie oraz fakt, iż przedsięwzięcie będzie realizowane w otoczeniu innych obiektów i budowli.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy ooś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Ponadto organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził, że proporcja skali i wielkości przedsięwzięcia zostaje zachowana, gdyż Inwestor wykazał, iż przy zastosowaniu dostępnych rozwiązań technicznych i technologicznych zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska, w związku z powyższym nie tworzy się obszaru ograniczonego użytkowania dla ww. inwestycji.

Zatem, biorąc pod uwagę powyższą analizę oraz stanowiska: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu stwierdzono, że dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie trasy tramwajowej Kórnicka – os. Lecha – Rondo Żegrze wraz z budową trasy od Ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej” – Odcinek III: Rondo Żegrze – ul. Unii Lubelskiej, zlokalizowanej na terenie miasta Poznania, materiał dowodowy w sprawie stanowił wystarczające źródło informacji pozwalające ocenić, że planowana inwestycja nie będzie powodować przekroczenia standardów w środowisku, co zostało wyrażone w postanowieniu Prezydenta Miasta Poznania znak OS-V.6220.127.2016 z dnia 10.01.2017 r.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania, spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. - Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), poprzez obwieszczenie poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla w/w przedsięwzięcia, a w szczególności z uzupełnieniami, oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia publicznego ogłoszenia niniejszego zawiadomienia. Żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposoby zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Wydział Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Poznania, działając w imieniu Prezydenta Miasta Poznania, organu właściwego do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w osnowie.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
2. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowicza
tel. 8784-053, 8784-054

3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 i zgłoszenie o którym mowa w art. 72 ust. 1a.
4. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia



Izabela Dutkiewicz
Izabela Dutkiewicz
Kierownik
Oddziału Oceny Oddziaływania

Rozdzielnik:

1. p. Krzysztof Olszewski
Biuro Projektów Komunikacyjnych
w Poznaniu Sp. z o.o.
ul. Tadeusza Kościuszki 68, 61-891 Poznań
2. pozostałe strony postępowania poprzez obwieszczenie
3. aa.

Zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. - Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) strony o toczącym się postępowaniu informowane są w drodze obwieszczenia.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu,
ul. Gronowa 22, 61-655 Poznań
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
ul. Jana Henryka Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań
3. p. Jaromir Weigel
Wiceprezes Zarządu Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 27
61-714 Poznań

V/KM/ID

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowa 22a
tel. 8784-053, 8784-054 05

DECYZJA
STAŁA SIĘ OSTATECZNA
Z dniem 1.03.2017r. 01

[Signature]

PREZYDENT MIASTA POZNANIA

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-633 Poznań, ul. Gronowa 22a
tel. 8784-053, 8784-054 05

Załącznik nr 1

do decyzji Prezydenta Miasta Poznania z dnia 1 lutego 2017 r. znak:
OS-V.6220.127.2016

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

zgodnie z art. 84 ust. 2 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 (t.j. - Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie odcinka nowej trasy tramwajowej od Ronda Żegrze do pętli „Falista” wraz z rozbudową układu drogowego ulicy Unii Lubelskiej na odcinku od ronda do ulicy Obodrzyckiej. Inwestycja jest trzecim etapem modernizacji (przebudowy) odcinka trasy tramwajowej w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha oraz w ciągu ul. Żegrze od os. Lecha do Ronda Żegrze. Generalnym założeniem inwestycji jest wykonanie torowiska o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, w celu osiągnięcia m. in. trwałości, stabilności, poprawy bezpieczeństwa, ograniczenia emisji drgań i hałasu oraz poprawienia komfortu podróżowania, a także przebudowa infrastruktury przystankowej na całej trasie tramwajowej poprzez jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

Docelowo inwestycja będzie realizowana w podziale na 3 odcinki:

- odcinek 1 – od skrzyżowania ul. Jana Pawła II z ul. Kórnicką do osiedla Lecha,
- odcinek 2 – w ciągu ul. Chartowo/Żegrze od os. Lecha do Ronda Żegrze,
- odcinek 3 – od ronda Żegrze – ul. Unii Lubelskiej.

Zakres niniejszego opracowania obejmuje odcinek 3 - od ronda Żegrze – ul. Unii Lubelskiej. Planowana inwestycja położona jest we wschodniej części Poznania, w dzielnicy Nowe Miasto. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do ul. Obodrzyckiej.

Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne wymienione w poniższej tabeli.

L.p.	Obręb	Arkusz	Numer działki
1	Żegrze	13	18/2, 21/2
2	Żegrze	14	29/9, 29/4, 28, 25/19, 25/87, 25/86, 25/38, 25/84, 25/85, 25/36, 25/17, 25/14, 26/8, 26/30, 26/33, 26/36, 26/39, 27/8, 27/6, 25/62, 25/64, 25/67, 25/66, 25/68, 25/72, 25/71, 25/74, 25/78, 26/43, 26/50, 25/44, 26/45, 25/43, 26/47, 26/49, 25/83, 27/5, 25/82
3	Żegrze	15	1/4, 5/11, 5/12, 6/18, 6/17, 6/10, 5/8, 5/1, 1/10, 1/9, 5/4, 1/5, 5/10, 6/6, 6/5, 6/4, 5/6, 6/9

Głównym celem zadania jest budowa nowego torowiska oraz rozbudowa istniejącej ulicy Unii Lubelskiej o nowoczesnych parametrach technicznych i technologicznych, w celu osiągnięcia m. in. trwałości, stabilności, bezpieczeństwa, poprawy komfortu podróżnych poprzez budowę nowej infrastruktury przystankowej, rowerowej czy chodników przy szczególnym uwzględnieniu dostosowania przedmiotowej infrastruktury dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Inwestycja będzie realizowana w trzech etapach:

Etap A: budowa nowego odcinka trasy tramwajowej wraz z pętlą tramwajowo-autobusową oraz układem drogowym niezbędnym do funkcjonowania trasy tramwajowej;

Etap B: budowa nowego odcinka ul. Unii Lubelskiej od układu realizowanego w ramach etapu A do włączenia w istniejący fragment ul. Unii Lubelskiej na wysokości wjazdu p.poż. do budynku wielorodzinnego przy ul. Falistej 4 (etap przewidziany do realizacji w pierwszej kolejności);

Etap C: rozbudowa ul. Unii Lubelskiej od układu realizowanego w ramach etapu B do skrzyżowania z ul. Obodrzycką.

Odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Lubelskiej sąsiaduje z następującymi terenami:

- od strony północnej:
 - z niezabudowanymi nieużytkami;
- od strony południowej i południowo - wschodniej:
 - z terenami przemysłowymi (Piekarnia Fawor, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego PZL);
 - od strony zachodniej – zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna, wysoka.

Swoim zakresem przedmiotowa inwestycja obejmuje:

- rozbudowę ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do ul. Obodrzyckiej do parametrów ulicy zbiorczej długości ok. 1000 m w tym również:
 - wykonanie w ciągu ulicy przystanków autobusowych,
 - wykonanie ciągów pieszych (chodników),
 - wykonanie ciągów rowerowych (ścieżek rowerowych),
 - wykonanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych,
 - przebudowa istniejących zjazdów i budowa nowych skrzyżowań dla planowanego przyszłego docelowego układu drogowego,
 - budowa przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych;
- budowę wydzielonego dwutorowego torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną o długości około 410 m – odcinek od Ronda Żegrze do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”;
- budowę pętli tramwajowo-autobusowej o długości ok. 700 m toru pojedynczego wraz z infrastrukturą towarzyszącą w tym w szczególności:
 - układ komunikacyjny drogowy do obsługi pojazdów autobusowych,
 - budowa peronów tramwajowych oraz autobusowych do obsługi podróży,
 - wykonanie stanowisk postojowych dla autobusów (dla dłuższego postoju),
 - wykonanie zadaszonego i monitorowanego parkingu rowerowego o pojemności około 100 miejsc postojowych,
 - zapewnienie rezerwacji terenu pod przyszłą budowę stacji Poznańskiego Roweru Miejskiego,
 - budynek ekspedycji - punkt socjalny dla motorniczych i kierowców wraz z pomieszczeniem dyżurnego ruchu),
 - wykonanie ciągów komunikacji pieszych (chodników),
 - wykonanie ciągów komunikacji rowerowej (ścieżki rowerowe),
 - wykonanie parkingów dla samochodów osobowych do obsługi budynku ekspedycji;
- wykonanie robót towarzyszących w tym:
 - wyposażenie peronów przystankowych w wiaty przystankowe, system informacji pasażerskiej oraz elementy małej architektury (zgodnie z Katalogiem Mebli Miejskich Poznania),
 - budowa monitoringu wizyjnego miasta,
 - rozbudowa kanalizacji deszczowej,
 - budowa oświetlenia trasy tramwajowej, układu drogowego i przystanków,
 - budowa sieci trakcyjnej i kabli trakcyjnych dla budowanego układu torowego,
 - przebudowa infrastruktury kolidującej z inwestycją,

- zagospodarowanie zieleni w obrębie inwestycji w tym usunięcie kolidującej zieleni w zakresie niezbędnego minimum ze względu na kolizje z przebudową infrastruktury oraz ze względów bezpieczeństwa ruchu jak również wykonanie ewentualnych nasadzeń kompensacyjnych,
- dostosowanie urządzeń stacji prostownikowej Żegrze do zasilania nowego odcinka trasy tramwajowej,
- wprowadzenie oznakowania pionowego i poziomego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- usunięcie kolizji sieci energetycznej wysokiego napięcia WN 100.

Obecnie teren planowanej inwestycji obejmuje częściowo istniejący odcinek ulicy Unii Lubelskiej oraz tereny niezagospodarowane przeznaczone pod rozwój infrastruktury komunikacyjnej.

Planowana powierzchnia terenu, która będzie przeznaczona do realizacji przedsięwzięcia wynosi około 58,60 tys. m².

Projektowany rodzaj nawierzchni	j.m	Szacunkowa powierzchnia
Nawierzchnia asfaltowa jezdni / skrzyżowań	[m ²]	około 8,6 tys.
Nawierzchnia utwardzona chodników i ścieżek rowerowych / chodników z płytek betonowych	[m ²]	około 10,1 tys.
Nawierzchnia zjazdów i parkingów z kostki betonowej	[m ²]	około 1,2 tys.
Nawierzchnia pętli autobusowo-tramwajowej z betonu cementowego	[m ²]	około 2,3 tys.
Nawierzchnia przystanków autobusowych z betonu cementowego	[m ²]	około 0,4 tys.
Nawierzchnia peronów przystankowych z płytek betonowych	[m ²]	około 1,3 tys.
Zabudowa torowiska tramwajowego: - z pref. płyt betonowych / betonu ok. 2,9 tys. - z tłucznia (nawierzchnia zielona) ok. 1,5 tys.	[m ²]	około 4,4 tys.
Tereny zielone (trawniki)	[m ²]	około 30,3 tys.
Razem	[m ²]	około 58,6 tys. m ²

W ramach przedmiotowej inwestycji wykonana zostanie również stacja ładowania pojazdów elektrycznych. Jej lokalizacja to teren projektowanej pętli „Falista”, której położenie planuje się wzdłuż ul. Unii Lubelskiej w Poznaniu. Jak wynika z informacji przekazanej przez Pełnomocnika, zgodnie z wstępnymi ustaleniami, flota autobusowa o napędzie elektrycznym ma obsługiwać jedną linię od os. Sobieskiego do projektowanej pętli „Falista”. Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż autobus w ciągu dnia pokonuje trasę od 200 do 300 km zachodzi konieczność lokalizacji pośrednich stacji ładowania pozwalających na właściwe i pełne ich wykorzystanie przez cały dzień pracy poprzez ich doładowywanie w tzw. systemie plug-in, w którym doładowywanie może się odbywać za pomocą pantografu lub pętli indukcyjnych. Zakłada się, że przedmiotowa stacja obsługiwać będzie równocześnie minimum dwa stanowiska. Wstępnie założono, iż system ładowania jaki zostanie zastosowany w niniejszym zadaniu odbywał się będzie poprzez pantograf. Sama stacja ładowania składa się z jednostki centralnej o mocy od 200 do 400 kW oraz urządzenia przesyłowego umożliwiającego podłączenie jednostki do stacji ładowania. Zasilanie przedmiotowej stacji będzie zapewnione za pośrednictwem stacji transformatorowej, której lokalizacja uzależniona zostanie od wydanych warunków lokalnego zakładu energetycznego. W ramach planowanego przedsięwzięcia realizowany będzie zakres związany z przebudową elementów infrastruktury następujących branż:

- układ torowy;
- układ drogowy;
- obiekty małej architektury;
- obiekty inżynierijne;
- sieci sanitarne;
- teletechnika;

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowa 22a
tel. 8784-053, 8784-054 05

- sieci i kable trakcyjne;
- elektroenergetyka;
- zagospodarowanie zieleni.

W trakcie budowy wykorzystywany będzie typowy sprzęt budowlany. Poszczególne materiały budowlane i elementy montażowe dostarczane będą na teren inwestycji samochodami ciężarowymi – wykorzystana zostanie istniejąca infrastruktura drogowa.

Układ torowy

Zaplanowano budowę wydzielonego dwutorowego torowiska tramwajowego wraz z siecią trakcyjną o długości około 410 m – odcinek od Ronda Żegrze do projektowanej pętli tramwajowo-autobusowej „Falista”. Od strony północnej zaprojektowano dowiązanie do węzła rozjazdowego na rondzie Żegrze (projektowanego w ramach odrębnego opracowania) natomiast od strony południowej zaplanowano budowę pętli tramwajowo-autobusowej umożliwiającej dogodnie przesiadki (tzw. „drzwi w drzwi”) – przewidziano wspólne perony tramwajowo-autobusowe o długości 45 m i szerokości 4,5 - 8,0 m.

Na przedmiotowym odcinku przyjęte zostały dwa typy konstrukcji torowiska: torowisko na szlaku z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy) oraz torowisko ze szczelną zabudową betonową - na przejazdach i przejściach dla pieszych oraz przy peronach przystankowych:

- torowisko zielone porośnięte roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy); zabudowa taka cechuje się dużą estetyką oraz znacznym wytłumieniem hałasu od ruchu tramwajowego przy jednoczesnym ograniczeniu wymagań w stosunku do jej utrzymania; konstrukcja torowiska składa się z szyn mocowanych do prefabrykowanych belek żelbetonowych układanych równolegle do osi toru, pełniących funkcję podbudowy zasadniczej toru. Zaprojektowano punktowe podparcie i mocowanie szyn do belek żelbetonowych oraz okładziny szyn ze specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiących barierę dla prądów błądzących);
- na przejazdach i przejściach dla pieszych oraz na długości peronów przystankowych zaprojektowano torowisko o zabudowie betonowej z płyty prefabrykowanej lub wylewanej na mokro; zabudowa taka cechuje się łatwym utrzymaniem czystości, dużą trwałością oraz estetyką; konstrukcja torowiska składa się z szyn mocowanych do prefabrykowanych płyt żelbetonowych lub do płyty betonowej wylewanej na mokro, pełniące funkcję podbudowy zasadniczej toru; zaprojektowano ciągłe podparcie i punktowe mocowanie szyn do podbudowy zasadniczej oraz okładziny szyn ze specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiących barierę dla prądów błądzących).

Układ drogowy

Zakres przyjętych rozwiązań przebudowy układu drogowego dla wariantu rekomendowanego obejmuje dla całości zadania

- rozbudowę ul. Unii Lubelskiej od Ronda Żegrze do Obodrzyckiej jako ulicy zbiorczej dwukierunkowej jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu szer. 3,5m każdy i długości około 1000 m; na połączeniu z Rondem Żegrze układ drogowy dostosowano do projektowanych wlotów i wylotów z ronda,
- budowę ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych wzdłuż ulicy Unii Lubelskiej,
- budowę nowych przystanków autobusowych przelotowych oraz tramwajowych peronowych wraz z pełną infrastrukturą tj. małą architekturą, wiatami czy dojściami,
- budowę miejsc postojowych.

Konstrukcja nawierzchni jezdni ulic:

- warstwy konstrukcyjne z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację podłoża.

W ramach ograniczenia emisji hałasu planuje się zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w stosunku do powszechnie stosowanych nawierzchni o normalnej hałaśliwości.

Na podstawie kwalifikacji nawierzchni drogowych pod względem emisji hałasu, powszechnie stosowanym rozwiązaniem redukującym emisję hałasu w miastach zalicza się SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (nawierzchnie o zredukowanej

hałaśliwości). Posiadają one skuteczność obniżania hałasu o około 3dB w stosunku do nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Tym samym w projekcie założono, iż nawierzchnia ulicy wykonania zostanie z SMA 8S (Mastyks grysowy).

Konstrukcja chodników

- warstwa ścieralna (konstrukcyjna) z płytek betonowa lub koski betonowej,
- podsypka cementowo piaskowa,
- podbudowa z chudego betonu,
- wzmocnienie podłoża poprzez jego stabilizację cementem (w przypadku konieczności).

Konstrukcja ścieżki rowerowej

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej,
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wzmocnienie podłoża poprzez jego stabilizację cementem (w przypadku konieczności).

Tereny zielone

- warstwa humusu obsiana mieszanką traw.

Obiekty obsługi pasażerskiej

Założenia projektowe dla peronów i małej architektury przedstawiają się następująco:

- platformy przystankowe w zależności od prognozowanych potoków pasażerskich, warunków terenowych szerokości od 2,0 do 8,0 m,
- niweleta krawędzi peronowej odsunięta została o 131 cm od osi toru natomiast wysokość peronu przystanku tramwajowego wyniesiona została 22,0 cm licząc od główki szyny
- wszystkie dojścia do przystanków, jak i nawierzchnie peronów zaprojektowane zostały zgodnie z stosownymi przepisami i zarządzeniami obowiązującymi na terenie m. Poznania,
- nawierzchnia peronów przystankowych zaprojektowana została o odmiennej fakturze lub kolorystyce celem wyróżnienia tym samym obrębu platformy przystankowej od reszty ciągów pieszych,
- wszystkie elementy tzw. małej architektury takie jak wiaty, tablice, kosze na śmieci czy ławki zaprojektowane zostały na peronach tak, aby poruszanie się po przystankach było jak najbardziej płynne bezpieczne i komfortowe. Elementy „małej architektury” zaprojektowano w oparciu o branżowe katalogi i uzgodnienia z decydentami.

Pozostała infrastruktura

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie wykonana lub przebudowana infrastruktura techniczna niezbędna dla właściwego funkcjonowania projektowanych obiektów. Występujące kolizje zostaną usunięte.

Szczegółowe parametry poszczególnych rozwiązań projektowych objętych niniejszą decyzją, ustalone zostaną na etapie projektu budowlanego.

Zakłada się maksymalny odzysk materiału ziemnego i humusu. Grunty o różnym stopniu przydatności do ponownego wykorzystania będą odspajane oddzielnie, w sposób uniemożliwiający ich wymieszanie. Materiał z wykopu będzie wykorzystywany do formowania nasypów, niwelacji terenu, ponownego rozłożenia humusu.

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach planowanej inwestycji polegać będzie m.in. na:

- usunięciu humusu z pasa przeznaczonego pod przebudowywaną infrastrukturę,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów wraz z zagęszczeniem podłoża pod konstrukcje nawierzchni tramwajowej, ulicy, peronów, chodników, ścieżek rowerowych i obiektów inżynierskich,
- plantowaniu skarp, rekultywacja terenu (po wykonaniu zasadniczych robót budowlanych,
- humusowaniu wraz z obsianiem mieszanką traw / hydroobsiewem.

Nie przewiduje się wykonywania głębokich wykopów (powyżej 3m). Wykonanie wykopów będzie miało miejsce w ramach rozbiórki istniejących konstrukcji i instalacji (w ramach ich przebudowy) i korytowania podłoża pod nowe konstrukcje. Prace ziemne nie będą powodowały zmian stosunków wodnych – obniżenia zwierciadła wody poza terenem inwestycji.

W trakcie realizacji inwestycji wykopy zostaną odpowiednio zabezpieczone przed działaniem wód opadowych poprzez formowanie spadków poprzecznych i podłużnych wykopów oraz ewentualne wykonanie tymczasowych rowów odwadniających. Zebrana w ten sposób woda, będzie następnie odprowadzana do szczelnej kanalizacji deszczowej, gdzie będzie podczyszczana. Działania te będą miały na celu utrzymywanie terenu budowy i wykopów w stanie bez wody stojącej. Odprowadzenie wód do kanalizacji będzie poprzedzone uzgodnieniem z właścicielem sieci kanalizacyjnej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia dla całego zadania zakwalifikowano do usunięcia drzewa i krzewy znajdujące się w kolizji z projektowanym infrastrukturą w ilości:

- 545 egzemplarzy drzew
- 66 grup krzewów o łącznej powierzchni 744 m².

Przy czym w ramach następujących etapów rozkład ten wygląda następująco:

ETAP A:

- 522 egzemplarzy drzew
- 56 grup krzewów o łącznej powierzchni 598 m².

ETAP B:

- 6 egzemplarzy drzew
- 6 grup krzewów o łącznej powierzchni 83 m².

ETAP C:

- 17 egzemplarzy drzew
- 4 grupy krzewów o łącznej powierzchni 63 m².

Wyżej wymieniony zakres kolizji z istniejącymi drzewami i krzewami stanowi wielkość orientacyjną, a ich ostateczna wielkość zostanie określona na etapie projektu budowlanego oraz wykonawczego przy uzgodnieniu z odpowiednimi organami administracyjnymi oraz Zarządcy drogi. W ramach przedmiotowej inwestycji zakłada się realizację kompensacji poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i powierzchni nie mniejszej niż powierzchnia usuwanych krzewów.

Mogące wystąpić oddziaływania na etapie budowy zostaną zminimalizowane poprzez zastosowanie następujących rozwiązań technicznych i organizacyjnych:

- w zakresie wpływu przedsięwzięcia na jakość powietrza:
 - systematyczne sprzątanie placów budowy,
 - zraszanie wodą placów budowy (zależnie od potrzeb),
 - ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów na biegu jałowym,
 - uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody (nie sypanie na nadkola i inne części pojazdu),
 - ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
 - utrzymywanie placu budowy i drogi w stanie ograniczającym pylenie,
 - dobra organizacja dojazdów do placu budowy,
 - monitorowanie właściwego wykorzystanie maszyn i urządzeń pracujących na budowie;
- w celu zmniejszenia emisji hałasu związanego z pracami budowlanymi:
 - prace będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej,
 - prace zostaną przeprowadzone w jak najkrótszym czasie,
 - czas pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym będzie ograniczony do minimum,
 - czas pracy zostanie zoptymalizowany w taki sposób, by ograniczyć liczbę przejazdów pojazdów ciężkich i czas pracy maszyn,
 - do prac będą wykorzystywane maszyny budowlane w dobrym stanie technicznym, posiadające sprawne tłumiki akustyczne, spełniające dopuszczalne wartości gwarantowanego poziomu mocy akustycznej urządzeń określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska [Dz. U. z. 2005r. nr 263, poz. 2202]

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Ochrony Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowa 27a
tel. 8784-053, 8784-054

- prace przeprowadzane będą z zachowaniem tzw. estetyki pracy, związanej m.in. z ograniczeniem działań typu: upadek materiału, głośna komunikacja, praca urządzeń w czasie przerw,
- wykonawca będzie stosował politykę zamówień (kupna i wynajmu) maszyn i urządzeń o małej emisji hałasu,
- w obszarze placu budowy prędkość poruszania się maszyn budowlanych będzie ograniczana do 15 km/h, zaś samochodów ciężarowych do 30 km/h;
- w zakresie wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne:
 - na czas budowy pracownikom budowy zostanie zapewniony dostęp do przenośnych toalet, które będą regularnie opróżniane,
 - do prac będą wykorzystywane maszyny i urządzenia budowlane w dobrym stanie technicznym, by nie było możliwości wycieków substancji ropopochodnych i przedostania się ich do środowiska gruntowo-wodnego,
 - szczelność zbiorników paliw płynnych będzie kontrolowana,
 - tankowania pojazdów i maszyn będzie się odbywać poza placem budowy; podczas ewentualnego tankowania sprzętu używanego przy budowie wykorzystane zostaną maty absorbujące, zapobiegające potencjalnym wyciekom substancji szkodliwych (oleje, płyny eksploatacyjne) do gruntu,
 - magazynowane substancje, materiały oraz odpady zostaną zabezpieczone przed możliwością kontaktu z wodami opadowymi tak, aby nie dopuścić do skażenia gruntu w wyniku wymywania z nich substancji toksycznych,
 - po zakończeniu realizacji inwestycji wszystkie tymczasowe instalacje i urządzenia zostaną usunięte oraz zostaną wykonane niezbędne niwelacje powierzchni terenu,
 - przed rozpoczęciem prac ziemnych warstwa wierzchnia gleby (humus) zostanie zebrana, a po zakończeniu prac – rozdeponowana na powierzchni terenu,
 - powstające w trakcie prac masy ziemne, będą składowane na odkład i zabezpieczone; osobno będzie zbierana i składowana warstwa humusu, a osobno pozostała część mas ziemnych; zakłada się wykorzystanie znacznej ilości gruntu z wykopów na wykonanie podsypek i zasypek;
 - składowanie materiałów będzie się odbywać wyłącznie w granicach terenu przedsięwzięcia,
 - ilość powstających odpadów będzie minimalizowana poprzez ich ponowne użycie lub wydłużenie okresu dalszego używania produktu,
- w zakresie gospodarki odpadami:
 - powstałe podczas prac budowlanych odpady będą gromadzone w sposób selektywny, uniemożliwiający niekontrolowane rozprzestrzenianie się odpadów w środowisku,
 - okres magazynowania oraz objętość magazynowanych odpadów zostaną ograniczone do niezbędnego minimum,
 - będzie prowadzona ewidencja wytwarzanych odpadów na obowiązujących drukach,
 - odpady będą przekazywane na podstawie kart przekazania odpadu przedsiębiorcom posiadającym stosowne zezwolenia;
- w zakresie wpływu na rośliny, zwierzęta i bioróżnorodność:
 - w czasie wykonywania prac budowlanych w sąsiedztwie systemów korzeniowych wykopy będą prowadzone ręcznie; w przypadku konieczności odstonięcia korzeni zostaną one zabezpieczone; rany po odciętych korzeniach zostaną zabezpieczone środkami grzybobójczymi,
 - pnie drzew narażonych na otarcia ze strony sprzętu budowlanego zostaną zabezpieczone (odpowiednie włókniny i obudowy drewniane),
 - prace budowlane zostaną przeprowadzone w możliwie najkrótszym czasie,
 - budowa odbywać się będzie w sposób możliwie najmniej wpływający na środowisko,
 - pnie drzew w sąsiedztwie inwestycji zostaną zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych,
 - wycinka drzew i krzewów ograniczona zostanie do niezbędnego minimum; wycinka drzew zostanie wykonana poza okresem lęgowym ptaków tj. w okresie

od 1 sierpnia do 1 marca a w przypadku konieczności realizacji niniejszych prac w przedmiotowym okresie prace te wykonywane będą pod ścisłym nadzorem eksperta z zakresu ornitologii; zostaną wykonane nasadzenia kompensacyjne drzew i krzewów;

- po zakończeniu prac powierzchnia biologiczno-czynna gruntu zostanie odtworzona poprzez nasadzenie roślinności w miejscach nieutwardzonych,
- odłowienie zwierząt (w tym płazów) z pasa przyszłych robót ziemnych (przed odhumusowaniem gruntu),
- zabezpieczenie placu budowy przed dostępem płazów poprzez wykonanie ogrodzeń tymczasowych - podczas prowadzenia prac ziemnych teren robót zostanie odpowiednio zabezpieczony w taki sposób, aby uniknąć tworzenia pułapek dla płazów, gadów i innych drobnych zwierząt; szczególnie miejsca prowadzenia prac ziemnych zostaną tymczasowo ogrodzone; ogrodzenie zostanie wykonane z wykorzystaniem np. folii polimerowej lub geotkaniny; minimalna wysokość ogrodzenia wynosi 40 cm, min. głębokość zasypania materiału 10 cm; zwierzęta, które zostaną znalezione na terenie robót zostaną szybko i bezpiecznie przeniesione na teren nieobjęty pracami, stanowiący ich naturalne środowisko.

Na etapie funkcjonowania inwestycji źródłem emisji hałasu będzie ruch tramwajowy oraz drogowy. Sąsiedztwo terenu planowanego przedsięwzięcia stanowią głównie tereny niezabudowane oraz tereny zakładów usługowych i produkcyjnych. Najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej stanowią budynki spółdzielni SM "Enklawa" oraz budynki zlokalizowane w okolicy ulicy Falistej.

W torowisku zostaną zastosowane najnowsze technologie zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Będą to m.in. zielone torowisko, podbudowa ograniczająca wibracje powstające podczas ruchu tramwaju, bezстыkowe łączenia szyn, rozwiązania zamocowania szyn za pośrednictwem materiałów pozwalających na amortyzację drgań.

W celu ograniczenia hałasu typu „squealing” (piszczący), występującego głównie na łukach trasy, na pętli tramwajowej planuje się montaż smarownic. Ponadto, w celu ograniczenia hałasu od prowadzonego ruchu tramwajowego, na pętli przewidziano dodatkowo montaż elementów wibroizolacyjnych w postaci otulenia stopki szyny i stref przyszynowych materiałami elastycznymi. Dodatkowo w obrębie pętli planowane jest wykonanie torowiska na matach wibroizolacyjnych, w celu tłumienia wibracji generowanych przez ruch tramwajowy.

W ramach ograniczenia emisji hałasu Inwestor planuje zastosowanie nawierzchni o zredukowanej hałaśliwości w stosunku do powszechnie stosowanych nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Na podstawie kwalifikacji nawierzchni drogowych pod względem emisji hałasu, powszechnie stosowanym rozwiązaniem redukującym emisję hałasu w miastach zalicza się SMA i betony asfaltowe o uziarnieniu kruszywa mniejszym od 10 mm (nawierzchnie o zredukowanej hałaśliwości). Posiadają one skuteczność obniżania hałasu o około 3dB w stosunku do nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Tym samym w projekcie założono, iż nawierzchnia ulicy wykonania zostanie z SMA 8S (Mastyks grysowy). Wyjątek stanowić będzie obszar pętli tramwajowo-autobusowej, ze względu m.in. na niską prędkość poruszania się pojazdów (20 km/h).

Przy zakładanych parametrach eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych rozwiązaniach technicznych i organizacyjnych, o których mowa powyżej, planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na najbliższych terenach wymagających ochrony akustycznej określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Na obszarze, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie znajdują się inne przedsięwzięcia i będzie dochodzić do kumulowania się oddziaływań. Jak wykazała analiza akustyczna, warunki akustyczne w obszarze sąsiadującym z realizowanym przedsięwzięciem kształtowane są głównie przez hałas pochodzący z ruchu komunikacyjnego (szczególnie w rejonie skrzyżowania z ulicą Obodrzycką oraz ronda Zęgrze). Oddziaływanie akustyczne związane z realizacją przedsięwzięcia zmieni istniejące warunki akustyczne, jednakże akustyczne standardy jakości środowiska określone

Urząd Miasta i Gminy
Województwo Świętokrzyskie
61-001 Kielce, ul. Gronowa 22a
tel. 8784-053, 8784-054

w rozporządzeniu Ministra Środowiska z 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, po zrealizowaniu przedsięwzięcia zostaną dotrzymane.

Na etapie eksploatacji analizowanej trasy tramwajowej nie przewiduje się emisji substancji do powietrza, natomiast pojazdy poruszające się w Poznaniu mają stały wpływ na stan powietrza na przedmiotowym obszarze. Mając na uwadze fakt, iż analizowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu drogowego, emisja z niego ma już udział w tle zanieczyszczeń, niezależnie od podjęcia lub nie podjęcia przedmiotowej inwestycji. Uwzględniając powyższe należy uznać, iż inwestycja przyczyni się do usprawnienia organizacji ruchu w tym rejonie, co ostatecznie będzie miało pozytywny wpływ na stan jakości powietrza w analizowanym terenie.

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał etap realizacji przedsięwzięcia. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na wyżej opisane działania zabezpieczające negatywne oddziaływanie tych prac na środowisko oraz na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne. W związku z powyższym stwierdzono, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie stanowić zagrożenia dla jakości powietrza w rejonie zainwestowania.

Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając również rodzaj i skalę przedsięwzięcia można wykluczyć jego istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu w jego otoczeniu. Natomiast przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja torowiska oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. Realizacja przedsięwzięcia pośrednio przyczyni się do wzrostu wykorzystania transportu tramwajowego i zwiększenia udziału podróży publiczną komunikacją zbiorową. Zwiększenie wykorzystania systemu transportu publicznego przyczyni się do ograniczenia tzw. niskiej emisji z sektora transportu drogowego oraz zmniejszenia zużycia nieodnawialnych surowców energetycznych (paliw opartych na ropie naftowej). Rezygnacja z korzystania z samochodowego indywidualnego systemu transportu na rzecz transportu zbiorowego będzie miała wpływ na zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz innych gazów cieplarnianych emitowanych podczas spalania paliw konwencjonalnych w samochodach osobowych. W efekcie nastąpi spadek emisji gazów cieplarnianych. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się usytuowanie stacji ładowania pojazdów elektrycznych co pozwoli na wprowadzenie floty autobusowej o napędzie elektrycznym. Efektem długoterminowym realizacji przedsięwzięcia może być więc pozytywny wpływ na warunki klimatyczne.

Zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko zostanie zapewnione przez właściwą gospodarkę wodno-ściekową zaplecza budowy, w tym odbiór ścieków bytowych wytworzonych przez pracowników. Prace budowlane prowadzone w związku z realizacją przedsięwzięcia odbywać się będą za pomocą maszyn i pojazdów sprawnych technicznie. Tankowanie maszyn i urządzeń budowlanych będzie odbywać się poza placem budowy. Podczas ewentualnego tankowania sprzętu używanego przy budowie wykorzystane zostaną maty absorbujące, zapobiegające potencjalnym wyciekom substancji szkodliwych (oleje, płyny eksploatacyjne) do gruntu. Z uwagi na charakter inwestycji na żadnym z jej etapów nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, które wymagałyby odpowiedniego zagospodarowania.

Inwestor przewiduje budowę odwodnienia podtorza tramwajowego w postaci drenażu wgłębnego zlokalizowanego głównie w międzytorzu. Dla planowanej do budowy ulicy zakłada się wykonanie odwodnienia poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową poprzez podłączenia jej do istniejącego systemu. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych z terenów utwardzonych będzie miejska kanalizacja deszczowa. Wody opadowe i roztopowe z projektowanych nawierzchni utwardzonych odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji deszczowej na zasadach określonych przez właściciela sieci. Szczegóły miejsca włączenia kanalizacji deszczowej, jak również ilości i parametry odprowadzanych wód opadowych i roztopowych wynikać będą również z warunków technicznych określonych przez właściciela sieci.

Odpady powstające w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie, a następnie będą przekazywane odbiorcom uprawnionym do

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Środowiska
61-653 Poznań
tel. 8784-053, 8784-054

ich odzysku lub unieszkodliwiania zgodnie z przepisami szczegółowymi obowiązującymi na terenie miasta Poznania w tym zakresie.

W wyniku prowadzonych prac ziemnych powstanie odpad: Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 o kodzie 17 05 04 w ilości ok. 80 000 Mg. W ramach inwestycji masy ziemne zostaną częściowo zagospodarowane. Pozostała ziemia zostanie przekazana jako odpad innym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia.

Przebudowa analizowanego odcinka trasy tramwajowej nie będzie stanowiła przedsięwzięcia, mogącego spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych, zawartych w "Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry". Omawiana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach Jednolitej Części Wód Podziemnych JCWPd nr 60. Według charakterystyki jednolitych części wód podziemnych stan chemiczny i ilościowy wód został oceniony jako dobry, natomiast ocenę ryzyka określono jako niezagrożony nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto przedsięwzięcie realizowane będzie w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych: PLRW60002118579 Warta od Kopii do Cybiny o statusie silnie zmieniona część wód, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Biorąc pod uwagę zakres prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia, w szczególności brak prac budowlanych ingerujących w ciek wodny oraz rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia, przyjęte rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i postępowania z odpadami, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych. Nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych w wyniku realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza strefą ochronną ujęcia wody "Dębina" w Poznaniu wyznaczonej rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 30 października 2015 r. (Dz. U. Woj. Wielkopolskiego z 2015 r. poz. 6139).

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie jest związana z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii.

Z uwagi na rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na obszary leśne, wodno-błotne i tereny o płytkim zaleganiu wód podziemnych, a także na ujęcia wód podziemnych i wody powierzchniowe.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi na stronie <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/> najbliższej planowanej inwestycji znajduje się korytarz ekologiczny Dolina Obry (KPnC-8A), a w kierunku północno-wschodnim korytarz ekologiczny Dolina Warty (KPnC-8).

W zasięgu prognozowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się żadne korytarze ekologiczne.

Przedmiotowa inwestycja nie kwalifikuje się do zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej według rodzaju i ilości substancji niebezpiecznych wymienionych w rozporządzeniu 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. 2016 poz. 138).

Zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia wskazuje na brak możliwości wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z interpretacją Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Wprost przeciwnie, planowane przedsięwzięcie służy poprawie warunków transportu i bezpieczeństwa przewozów pasażerów.

Zakres i forma planowanego przedsięwzięcia (modernizacji drogi i linii tramwajowej), brak planowanych skomplikowanych i ryzykownych konstrukcyjnie budynków i budowli skutkuje brakiem ryzyka wystąpienia katastrofy budowlanej.

Planowane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej jak również samo jest odporne na ew. sytuacje ekstremalne o cechach katastrofy naturalnej do których można zaliczyć silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie

ekstremalnych temperatur, susze. Zjawiska te w strefie klimatu umiarkowanego występują sporadycznie.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami zagrożenia powodziowego. Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany będzie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2016 r. poz. 2134). Najbliższym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, oddalony o 0,45 km od przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością wycinki 545 drzew o obwodach do 252 cm z gatunków: robinia akacjowa, głąg jednoszyjkowy, dzika jabłoń, śliwa, grusza pospolita, topola biała, wierzba biała, orzech włoski, topola czarna, wierzba krucha, jarzab pospolity, czeremcha amerykańska, bez czarny, rokitnik zwyczajny, brzoza brodawkowata, wiśnia wonna, klon jesionolistny, jawor, wiąz szypułkowy, perukowiec podolski, kosodrzewina, klon srebrzysty. Większość z drzew to samosiejki. Ponadto, do wycinki przeznaczono 744 m² krzewów. Większość drzew ma obwody poniżej 100 cm, maksymalnie do 197 cm. Wycinka drzew przeprowadzona zostanie, jak wskazał inwestor, w okresie od 1 sierpnia do 1 marca, czyli. poza okresem lęgowym ptaków lub w okresie lęgowym pod nadzorem ornitologa. Przewidziane są nasadzenia rekompensacyjne na terenie miasta Poznania – zgodnie z deklaracjami Wnioskodawcy, o których mowa we wcześniejszej części charakterystyki. Przed odhumusowaniem gruntu przeprowadzony zostanie odtów zwierząt, w tym płazów. Teren, na którym prowadzone będą prace ziemne ogrodzony zostanie płótkami herpetologicznymi.

Wpływ przedsięwzięcia na krajobraz na etapie budowy związany będzie bezpośrednio z prowadzeniem prac budowlanych, pracą sprzętu budowlanego, dowozem materiałów oraz lokalizacją miejsc składowania materiałów budowlanych na terenach budowy. Oddziaływania na krajobraz będą krótkotrwałe. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcie nie wpłynie na krajobraz analizowanego obszaru, gdyż trasa drogi przebiegać będzie po istniejącym śladzie oraz fakt, iż przedsięwzięcie będzie realizowane w otoczeniu innych obiektów i budowli.



izabela Dutkowiak
izabela Dutkowiak
Kierownik
Biura Ogólnego Oddziału

