

Poznań, dnia 16 grudnia 2016 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.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 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 I: ul. Kórnicka – os. Lecha, 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 I: ul. Kórnicka – os. Lecha, 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, 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.6220.90.2016 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:

- „Rataje – Łacina część A” w Poznaniu,
- „Rataje – Łacina część B” w Poznaniu,
- „Osiedle Tysiąclecia” 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 28.10.2016 r., po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego zawarł stanowisko w sprawie stwierdzając, że planowane przedsięwzięcie jest zgodne 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 przebudowie trasy tramwajowej Kórnicka – os. Lecha – Rondo Żegrze wraz z budową trasy od Ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej – Odcinek I: ul. Kórnicka – os. Lecha na terenie miasta Poznania. Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj na odcinku od ul. Kórnickiej do os. Lecha wraz z budową tzw. „Ringu Łacina” na odcinku od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Poznań (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II.

Planowana inwestycja położona jest we wschodniej części Poznania, w dzielnicy Nowe Miasto. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha. Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne wymienione w poniższej tabeli.

obręb	arkusz	nr działki
Śródka	18	5/3, 14, 13/2, 15/3,
	01	33, 60, 34, 35, 61, 32/1, 32/2, 36
	02	1, 2, 7, 13, 10, 37, 11/2, 11/1, 15/15, 15/12, 15/9, 15/8, 15/7, 15/10, 18, 17/2, 17/1, 16, 91/5, 91/4, 15/11, 68, 69, 15/6, 15/14, 14/1, 12/1, 21/10, 21/23, 21/27, 21/26, 21/16, 21/22, 21/19, 21/31, 21/13, 21/30, 93/4, 93/2, 93/5, 92/4, 92/1, 24/7, 24/6
Rataje	07	7/11, 7/13, 7/12, 11/1, 11/6, 7/14, 7/8, 7/7, 11/7, 7/10, 11/3, 11/4, 8/1, 8/8, 11/5, 10/4, 10/3
Komandoria	14	1/74, 2/1, 1/67, 2/8, 1/61, 2/9, 1/68, 1/6, 2/3, 1/52, 1/62, 2/4, 2/5, 1/10, 1/11, 2/6, 1/44
	01	39/5, 39/4, 15/9, 15/3, 39/1, 15/1, 18/4, 18/1, 19/4, 19/3, 20/10, 20/11, 20/4, 20/6, 24/4, 24/1, 25/6, 25/3, 35/4, 35/1, 18/6, 18/8, 19/7, 20/20, 20/26, 24/7, 25/10, 35/5, 35/2,
	02	21/6, 21/1, 17/4, 21/2, 17/1
Żegrze	03	10/1, 10/13, 10/15

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

- od strony północnej:
 - Osiedle Polanka z zabudową bloków wielorodzinnych powstałych na przełomie XX i XXI w.;
 - tereny fabryki papieru „Malta-Decor” wraz ze stawem zakładowym;

- użyciek ekologiczny „Traszki Ratajskie” i dalej na północ Osiedle Tysiąclecia (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna wysoka);
- od strony południowej:
 - teren budowy centrum handlowego „Posnania”;
 - Osiedle Zielony Taras - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna pomiędzy ul. Kórnicką a Milczańską; w pobliżu Osiedla (ul. Milczańska 2) znajdują się pozostałości zabytkowego, murowanego wiatraka holenderskiego;
 - Osiedle Lecha - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wysokiej (bloki mieszkaniowe o wysokości 5, 11 i 16 kondygnacji).

Inwestor zakłada możliwość realizacji zadania dwuetapowo, tj.:

Etap I – przebudowa drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj,

Etap II – budowa ulicy tzw. „Ringu Łacina” wraz z rozbudową ul. Kaliskiej.

Głównym zamierzeniem przedmiotowego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj na odcinku od ul. Kórnickiej do os. Lecha wraz z budową tzw. „Ringu Łacina” na odcinku od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Posnania (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II. Generalnym założeniem przedsięwzięcia 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, w tym jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

W zakresie modernizacji układu torowego zasadniczo zakłada się odtworzenie stanu istniejącego z nieznacznymi korektami jej przebiegu celem dostosowania linii do obowiązujących parametrów technicznych, głównie w zakresie łuków, przechytek czy szerokości międzytorza.

Ponadto przedmiotowa inwestycja obejmuje budowę odcinka ulicy tzw. „Ringu Łacina” o dł. około 230 m, przebudowę obiektów obsługi pasażerów w zakresie platform przystankowych, małej architektury, infrastruktury komunikacyjnej do przedmiotowych peronów ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania obiektów dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, przebudowę istniejących ciągów pieszych i rowerowych jak również istniejących obiektów inżynierskich (schody, pochyleni).

Planowane przedsięwzięcie zakłada:

- kompleksową modernizację układu torowego na całej trasie linii tramwajowej w ramach której wykonane zostanie odtworzenie stanu istniejącego z nieznacznymi korektami jej przebiegu celem dostosowania linii do obowiązujących parametrów technicznych, głównie w zakresie łuków, przechytek czy szerokości międzytorza,
- budowę ciągu pieszego oraz ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Jana Pawła II do przejścia / przejazdu na wysokości ul. Inflanckiej,
- likwidację przejazdu dla samochodów osobowych w ciągu ulicy Milczańskiej (zamknięcie ulicy) i budowa nowego przejścia/przejazdu dla pieszych i rowerzystów,
- budowę drogi technologicznej o konstrukcji przepuszczalnej (np. geokrata czy tłuczeń) do obsługi stacji prostownikowej Rataje,
- kompleksową modernizację peronów na przystanku Tysiąclecia w zakresie płyty peronowej, wiat czy dojsć, jak również modernizację istniejących obiektów budowlanych czy budowy pochylni celem zapewnienia dostępu obiektu przez osoby z ograniczoną sprawnością ruchową.
- modernizację istniejących platform przystanku „Kórnicka” w zakresie ich wydłużenia do 45m oraz szerokości ok. 4,0 m oraz wymiany nawierzchni przystanku i dostosowanie małej architektury do obowiązujących standardów miasta;
- budowę ulicy tzw. „Ringu Łacina” na odcinku ok. 230m tj. od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Posnania (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II
- budowę parkingu dla rowerów na przystankach „Kórnicka”;

- likwidację istniejącego przystanku „oś Polanka” na rzecz nowych przystanków przy ul. Milczyńskiej (Polanka I) oraz przystanków zlokalizowanych na końcu ul. Katowickiej (Polanka II) o następujących parametrach dł. 45,0m i szerokości od 4,0 do 4,5 m.

Planowana powierzchnia terenu, która będzie przeznaczona do realizacji przedsięwzięcia wynosi około 53,75 tys. m².

Orientacyjne powierzchnie zajmowane przez inwestycję przedstawia poniższa tabela:

Projektowany rodzaj nawierzchni	j.m	Szacunkowa powierzchnia
Nawierzchnia asfaltowa jezdni / skrzyżowań	[m ²]	około 3 tys.
Nawierzchnie tłuczniowa drogi dojazdowych do podstacji trakcyjnej Rataje	[m ²]	około 0,5 tys.
Nawierzchnia utwardzona chodników / ścieżek rowerowych / opasek z płyt betonowych / z kostki betonowej / z asfaltu	[m ²]	około 9,5 tys.
Nawierzchnia peronów przystankowych z kostki betonowej lub płyt betonowych	[m ²]	około 1,5 tys.
Zabudowa torowiska tramwajowego - z prefabrykowanych płyt betonowych ok. 1,4 tys. - torowisko zielone ok. 10,6 tys.	[m ²]	około 12,0 tys.
Tereny zielone (trawniki)	[m ²]	około 27,0 tys..
Obiekty Inżynieryjne (schody, pochylnie)	[m ²]	około 0,25 tys.
Razem	[m ²]	około 53,75 tys. m ²

W wyniku analizy zebranych dokumentów w sprawie ustalono, że wnioskowane przedsięwzięcie dotyczy przedsięwzięcia wymienionego w § 3 ust. 1 pkt. 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) zwanej dalej „ustawą oos”, 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 12.09.2016 r., znak: NS-52/2-86(1)/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. Po otrzymaniu dnia 31.10.2016 r. od Prezydenta Miasta Poznania uzupełnień (pismo znak OS-V.6220.90.2016 z dnia 27.10.2016 r.), pismem znak NS-52/2-86(2)/16 z dnia 14.11.2016 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu podtrzymał swoje stanowisko w sprawie.

Następnie opinią znak WOO-IV.4240.1266.2016.KL.2 z dnia 13.09.2016 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po otrzymaniu dnia 31.10.2016 r. od Prezydenta Miasta Poznania uzupełnień (pismo znak OS-V.6220.90.2016 z dnia 27.10.2016 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu ponownie zajął stanowisko w sprawie i 8.11.2016 r. wydał opinię znak WOO-IV.4240.1643.2016.KL.2, w której stwierdził, 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 oos) 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:

Planowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie odcinka torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj od skrzyżowania ulicy Jana Pawła II z ulicą Kórnicką do osiedla Lecha w Poznaniu. Zgodnie z KIP długości poszczególnych torów wynoszą: tor nr 1: 1876,42 m, natomiast tor nr 2: 1878,38 m. Zaprojektowano rozstaw osi torów na szlaku równy około 4 m z odstępstwem od tej zasady w obrębie połączenia z istniejącą trasą tramwajową przy wjeździe do tunelu Franowo, gdzie zaprojektowano rozstaw 3,83 m (pomiar rozstawu w miejscu włączenia). Poszczególne odcinki proste w planie połączono z łukami poziomymi za pomocą krzywych przejściowych. Ze względu na znaczną krętość trasy zaprojektowano przechyłki określone dla prędkości tramwajów równej 50 km/h.

W ramach planowanego przedsięwzięcia realizowany będzie zakres związany z przebudową elementów infrastruktury następujących branż:

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

Układ torowy

Założeniem przebudowy 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 z uwzględnieniem przebudowy infrastruktury przystankowej na całej trasie tramwajowej poprzez jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Długości poszczególnych torów wynoszą:

Tor nr 1 – 1876,42 m,

Tor nr 2 – 1878,38 m.

Zaprojektowano rozstaw osi torów na szlaku równy ok. 4 m z odstępstwem od tej zasady w obrębie połączenia z istniejącą trasą tramwajową przy wjeździe do tunelu Franowo, gdzie zaprojektowano rozstaw 3,83 (pomiar rozstawu w miejscu włączenia). Zastosowano łuki poziome o promieniach od 400,0 m. Poszczególne odcinki proste w planie połączono z łukami poziomymi za pomocą krzywych przejściowych.

Konstrukcja torowiska

Na przedmiotowym odcinku przyjęte zostały dwa typy konstrukcji torowiska: torowisko na szlaku z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy) (Typ 1) oraz torowisko z zabudową betonową - przy peronach przystankowych, na przejściach dla pieszych i przejazdach (Typ 2).

Torowisko z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (Typ 1)

Na szlaku projektuje się torowisko zielone porośnięte rozchodnikami. Zabudowa taka cechuje się dużą estetyką, znacznym wytłumieniem hałasu od ruchu tramwajowego przy jednoczesnym ograniczeniu w konieczność jej utrzymania, co ma miejsce przy torowiskach trawiastych. Niewątpliwą zaletą roślin z rodzaju rozchodnik jest trwałość i dekoracyjność ulistnienia niemalże przez cały rok. Dobrze znoszą suszę, jałowe gleby i w większości przypadków również spadki temperatury.

Konstrukcja torowiska bazuje na założeniu ciągłego elastycznego podparcia szyny, z dodatkowym zamocowaniem o rozstawie od 0,5 do 0,75 m w zależności od promienia osi w planie. Podparcie szyny realizowane będzie za pomocą specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiącymi barierę dla prądów błędzących) zatopionych w ławach betonowych wykonywanych na mokro, pełniących funkcję podbudowy zasadniczej.

Torowisko z zabudową betonową - przy peronach przystankowych, na przejściach dla pieszych i przejazdach (Typ 2).

W miejscach, gdzie występuje potrzeba trwałej zabudowy torowiska tj. przejściach, przejazdach czy na długości przystanków projektuje się torowisko o zabudowie betonowej z płyty prefabrykowanej lub wylewanej na mokro. Ponadto w konstrukcji tej zakłada się zastosowanie systemu wibroizolacyjnego w postaci otuliny szyny co znacznie wpłynie na ograniczenie hałasu i wibracji.

Układ drogowy

Zakres przyjętych rozwiązań przebudowy układu drogowego obejmuje:

- modernizację istniejących platform przystanku „Kórnicka” w zakresie ich wydłużenia do 45m oraz szerokości ok. 4,0m oraz wymiany nawierzchni przystanku i dostosowanie małej architektury do obowiązujących standardów miasta;
- budowę odcinka drogi tzw. „Ringu Łacina” długości około 230 m na odcinku od włączenia w budowany obecnie układ drogowy w rejonie CH Poznań (na południe od tramwajowej Trasy Kórnickiej) do skrzyżowania z ul. Kaliską i Polanka, wraz ze zmianą organizacji ruchu na odcinku ul. Kaliskiej pomiędzy ul. Polanka a ul. Jana Pawła II z ulicy dwukierunkowej na jednokierunkową (ruch w kierunku ul. Jana Pawła II). Zakłada się budowę ulicy klasy Z o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi chodnikami oraz ścieżką rowerową; szerokość pasa ruchu ok. 3,5m (z poszerzeniem w miejscach wymaganych przepisami).
- budowę parkingu dla rowerów na przystankach „Kórnicka” oraz „Polanka I” dla od 10 do 20 stanowisk;
- budowę ciągu pieszego oraz ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Jana Pawła II do przejścia / przejazdu na wysokości ul. Inflanckiej w ramach projektu budowy traktu pieszo/rowerowego RoweLOVE Rataje,
- likwidację przejazdu dla samochodów osobowych w ciągu ulicy Milczańskiej (zamknięcie ulicy) i budowa nowego przejścia/przejazdu dla pieszych i rowerzystów zgodnie z MPZP,
- budowę drogi technologicznej o konstrukcji przepuszczalnej (np. geokrata czy tłuczeń) do obsługi stacji prostownikowej Rataje,
- kompleksową modernizację peronów na przystanku Tysiąclecia w zakresie płyty peronowej, wiat czy dojść, jak również modernizację istniejących obiektów budowlanych czy budowy pochylni celem zapewnienia dostępu obiektu przez osoby z ograniczoną sprawnością ruchową.
- budowę nowych przystanków peronowych „Polanka I” oraz „Polanka II” wraz z pełną infrastrukturą tj. małą architekturą, wiatami czy dojazdami.

Konstrukcja nawierzchni jezdni ulic:

- warstwy konstrukcyjne z mieszanki mineralno-asfaltowej
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację podłoża (w przypadku konieczności)

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.

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

W ramach inwestycji zakłada się likwidację (rozbiórkę) wszystkich sieci i przyłączy kanalizacji sanitarnych, które są nieczynne lub obsługiwały likwidowane obiekty budowlane. Ponadto w miejscach kolizyjnych sieci z projektowaną inwestycją, wykonane zostaną przebudowy sieci, na podstawie warunków technicznych pozyskanych od ich gestorów.

Zakłada się przebudowę istniejącego odwodnienia podtorza tramwajowego. W miejscach, w których brak jest systemu odwodnienia, zaprojektowany zostanie nowy system odwodnienia w postaci drenażu wgłębnego zlokalizowanego głównie w międzytorzu.

Dla nowoprojektowanej ulicy zakłada się wykonanie odwodnienia poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową poprzez podłączenia jej do istniejącego systemu.

W ramach przebudowy pozostałych sieci energetycznych oraz teletechnicznych przewiduje się:

- wykonanie oświetlenia modernizowanych przystanków ,
- wykonanie oświetlenia nowych przystanków i dojeżdż ,
- wykonanie oświetlenia nowej ulicy „Ring Łacina”,
- wykonanie ogrzewania wszystkich nowoprojektowanych rozjazdów,
- zasilanie i sterowanie napędami zwrotnic tramwajowych,
- usunięcie kolizji kabli energetycznych - sieci będące w kolizji z nowoprojektowaną infrastrukturą podlegać będą przebudowie,
- sterowanie odłącznikami trakcyjnymi,
- demontaż istniejących latarni oświetleniowych na modernizowanych przystankach,
- przebudowę istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej w związku z kolizjami z nowoprojektowaną infrastrukturą,
- budowa kanałów technologicznych zarówno dla Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Urzędu Miasta Poznania oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu,
- budowa systemu monitoringu CCTV wszystkich przystanków tramwajowych, parkingów rowerowych jak i skrzyżowań.

Sieć trakcyjna dla dwutorowej linii tramwajowej na odcinku w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha została zaprojektowana jako sieć łańcuchowa pół-skompensowana. Cała sieć zamocowana na dedykowanych słupach stalowych o profilu okrągłym.

Zakłada się, iż na całej trasie tramwajowej jak również nowej ulicy wszystkie skrzyżowania, przejazdy i przejścia wyposażone zostaną w sygnalizację świetlną a oznakowanie pionowe i poziome wykonane zostanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szczegółowy zakres organizacji ruchu w zakresie przedmiotowej inwestycji określony zostanie na etapie projektu wykonawczego.

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.

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

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

W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu przebudowywanej linii tramwajowej oraz budowanego i przebudowywanego odcinka układu drogowego znajdują się w większości tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (os. Polanka, Tysiąclecia, Lecha). Nielicznie występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (ulica Kórnicka). Analizie poddano emisję hałasu z torowiska, powodowanego ruchem tramwajów oraz emisję z budowanego i przebudowywanego układu drogowego. Ponadto celem oceny efektów skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i przedsięwzięć istniejących analizie poddano hałas drogowy związany z ruchem pojazdów w całym układzie komunikacyjnym obejmujących także przebudowywaną trasę tramwajową.

W torowisku zostaną zastosowane najnowsze technologie zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Będą to min. zielone torowisko, podbudowa ograniczająca wibracje powstające podczas ruchu tramwaju, bezстыkowe łączenia szyn, rozwiązania zamocowania szyn za pośrednictwem materiałów pozwalających na amortyzację drgań. Ponadto będą podejmowane czynności które wpływają na zmniejszenie emisji hałasu poruszającego się tramwaju, min.: cykliczne szlifowanie szyn, toczenie kół tramwajów, wymiana taboru na nowszy.

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).

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 Jana Pawła II). Zdarzają się jednak miejsca, iż dominującym źródłem hałasu będzie tramwaj - są to miejsca, w których infrastruktura drogowa jest uboga. W tych miejscach oddziaływanie skumulowane nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

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. W treści złożonej dokumentacji wskazano, że w wyniku planowanych zmian związanych z budową „Ringu Łacina” na odcinku od włączenia w budowany obecnie układ drogowy w rejonie CH Posnania nastąpi upłynnienie ruchu oraz skrócenie trasy przejazdu głównego strumienia pojazdów w ramach dostępu do CH Posnania. Mając na uwadze fakt, iż analizowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu torowego i 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 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.

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.

Zgodnie z KIP Inwestor przewiduje przebudowę istniejącego odwodnienia podtorza tramwajowego. W miejscach, w których brak jest systemu odwodnienia, zaprojektowany zostanie nowy system odwodnienia 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 te zbierane z projektowanych powierzchni odprowadzane będą do ww. kanalizacji 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 wydanych 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 w tym zakresie. Na podstawie KIP wraz z uzupełnieniami ustalono również, że w wyniku prowadzonych prac ziemnych powstanie ok. 16 300 m³ mas ziemnych oraz ok. 4 600 m³ humusu. W ramach inwestycji zostaną zagospodarowane masy ziemne w ilości ok. 1 626 m³ oraz humus w ilości ok. 4 050 m³. 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 62. 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: PLRW600017185899 Cybina o statusie „naturalna”, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych, a także obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych: PLRW60002118579 Warta od Kopii do Cybiny o statusie „silnie zmieniona”, o słabym 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, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części 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.

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 2015 r. poz. 1651, z późn. zm). Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, oddalony o 0,4 km. Ponadto, teren realizacji przedsięwzięcia w kierunku północnym sąsiaduje z użytkiem ekologicznym „Traszki Ratajskie”. Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w śladzie istniejącej linii tramwajowej. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością wycinki 121 drzew z gatunków: klon jesionolistny, wiąz polny, klon pospolity, jawor, dąb szypułkowy, robinia akacjowa, topola biała, topola czarna, osika, śliwa wiśniowa, orzech włoski, jabłoń domowa, głóg jednoszyjkowy, głóg pośredni, jesion wyniosły, lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, brzoza brodawkowata, oliwnik wąskolistny, olsza czarna, wierzbą białą, czerwona późna oraz 1886 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 realizacji przedsięwzięcia. Zgodnie z uzupełnieniem do KIP Inwestor zadeklarował, że do docelowej kompensacji drzew i krzewów, planuje się nasadzenia w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i krzewów.

Realizacja inwestycji prowadzona będzie pod nadzorem herpetologicznym. W celu ochrony płazów wykonane zostanie ogrodzenie ochronne wzdłuż odcinka linii tramwajowej objętego przebudową w miejscach, gdzie sąsiaduje on z terenami zieleni, takimi jak park, zbiorniki wodne, nieużytki. Ogrodzenie wykonane zostanie przed rozpoczęciem prac budowlanych, ale po zakończeniu migracji płazów do zbiorników wodnych. Ponadto, w celu wychwytywania płazów, które nie przeszły poza ogrodzenie zostaną zainstalowane wiaderka-pułapki po wewnętrznej stronie ogrodzenia. W związku z możliwością wydłużenia czasu prowadzonych prac budowlanych, zostaną przygotowane tymczasowe zimowiska dla płazów, zlokalizowane na terenie użytku ekologicznego. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, zimowiska zbudowane na czas przebudowy linii tramwajowej pozostaną na terenie użytku ekologicznego, poszerzając warunki siedliskowe płazów w tym rejonie.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 1 Uchwały Nr XV/146/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie” (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 232 poz. 3736) obowiązuje zakaz, cyt.: „niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru”. Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, zakazy o których mowa w ust. 1, nie dotyczą, cyt.: „prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody”. W Załączniku Nr 2 ww. uchwały przedstawiony został zakres ochrony czynnej użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie”. Wśród sposobów ochrony czynnej użytku w pkt 4 tego załącznika znajduje się ustalenie, cyt.: „budowa zimowisk i kryjówek lądowych dla płazów na terenie użytku, w możliwie bliskiej odległości od stawów (...)”. Ponadto, pkt 9 Załącznika Nr 2 wprowadza obowiązek uzgadniania wszystkich działań z punktów 2-7 z herpetologiem. Biorąc pod uwagę przedstawione w KIP działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko pod nadzorem herpetologicznym należy stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z obowiązującymi zakazami na terenie użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie”, a budowa na terenie użytku zimowisk dla płazów będzie jednocześnie realizacją działań ochronnych ustalonych w uchwale Rady Miasta Poznania ustanawiającej użytek ekologiczny „Traszki Ratajskie”.

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. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu 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.

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 tramwajowa przebiegać będzie po istniejącym śladzie oraz przedsięwzięcie będzie realizowane w centrum miasta 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 I: ul. Kórnicka – os. Lecha 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.

Organ właściwy w sprawie postanowił przychylić się więc do stanowiska Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu i stwierdza, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, co zostało wyrażone w postanowieniu Prezydenta Miasta Poznania znak OS-V.6220.90.2016 z dnia 23.11.2016 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.
3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, 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

Bolesław Duda
Kierownik
Głównego Ocen 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

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

DECYZJA
STAŁA SIĘ OSTATECZNA
Z dniem 14.01.2017 07

[Signature]

PREZYDENT MIASTA POZNANIA

URZĄD MIASTA POZNANIA

Wydział Ochrony Środowiska

61-655 Poznań, ul. Gronowa 27a

tel. 8734-053, 8784-054

Załącznik nr 1

do decyzji Prezydenta Miasta Poznania z dnia 16 grudnia 2016 r. znak:
OS-V.6220.90.2016

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 przebudowie trasy tramwajowej Kórnicka – os. Lecha – Rondo Żegrze wraz z budową trasy od Ronda Żegrze do ul. Unii Lubelskiej – Odcinek I: ul. Kórnicka – os. Lecha na terenie miasta Poznania. Planowane przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj na odcinku od ul. Kórnickiej do os. Lecha wraz z budową tzw. „Ringu Łacina” na odcinku od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Poznań (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II.

Planowana inwestycja położona jest we wschodniej części Poznania, w dzielnicy Nowe Miasto. Przedsięwzięcie obejmuje odcinek trasy tramwajowej w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha. Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne wymienione w poniższej tabeli.

obręb	arkusz	nr działki
Śródka	18	5/3, 14, 13/2, 15/3,
Rataje	01	33, 60, 34, 35, 61, 32/1, 32/2, 36
	02	1, 2, 7, 13, 10, 37, 11/2, 11/1, 15/15, 15/12, 15/9, 15/8, 15/7, 15/10, 18, 17/2, 17/1, 16, 91/5, 91/4, 15/11, 68, 69, 15/6, 15/14, 14/1, 12/1, 21/10, 21/23, 21/27, 21/26, 21/16, 21/22, 21/19, 21/31, 21/13, 21/30, 93/4, 93/2, 93/5, 92/4, 92/1, 24/7, 24/6
	07	7/11, 7/13, 7/12, 11/1, 11/6, 7/14, 7/8, 7/7, 11/7, 7/10, 11/3, 11/4, 8/1, 8/8, 11/5, 10/4, 10/3
Komandoria	14	1/74, 2/1, 1/67, 2/8, 1/61, 2/9, 1/68, 1/6, 2/3, 1/52, 1/62, 2/4, 2/5, 1/10, 1/11, 2/6, 1/44
Żegrze	01	39/5, 39/4, 15/9, 15/3, 39/1, 15/1, 18/4, 18/1, 19/4, 19/3, 20/10, 20/11, 20/4, 20/6, 24/4, 24/1, 25/6, 25/3, 35/4, 35/1, 18/6, 18/8, 19/7, 20/20, 20/26, 24/7, 25/10, 35/5, 35/2,
	02	21/6, 21/1, 17/4, 21/2, 17/1
	03	10/1, 10/13, 10/15

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

- „Rataje – Łacina część A” w Poznaniu,
- „Rataje – Łacina część B” w Poznaniu,
- „Osiedle Tysiąclecia” w Poznaniu.

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

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

- od strony północnej:
 - Osiedle Polanka z zabudową bloków wielorodzinnych powstałych na przełomie XX i XXI w.;
 - tereny fabryki papieru „Malta-Decor” wraz ze stawem zakładowym;
 - użytek ekologiczny „Traszkі Ratajskie” i dalej na północ Osiedle Tysiąclecia (zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna wysoka);
- od strony południowej:
 - teren budowy centrum handlowego „Poznań”;
 - Osiedle Zielony Taras - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna pomiędzy ul. Kórnicką a Milczańską; w pobliżu Osiedla (ul. Milczańska 2) znajdują się pozostałości zabytkowego, murowanego wiatraka holenderskiego;
 - Osiedle Lecha - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej wysokiej (bloki mieszkaniowe o wysokości 5, 11 i 16 kondygnacji).

Inwestor zakłada możliwość realizacji zadania dwuetapowo, tj.:

Etap I – przebudowa drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj,

Etap II – budowa ulicy tzw. „Ringu Łacina” wraz z rozbudową ul. Kaliskiej.

Głównym zamierzeniem przedmiotowego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi gminnej – torowiska tramwajowego Górny Taras Rataj na odcinku od ul. Kórnickiej do os. Lecha wraz z budową tzw. „Ringu Łacina” na odcinku od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Poznań (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II. Generalnym założeniem przedsięwzięcia 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, w tym jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową.

W zakresie modernizacji układu torowego zasadniczo zakłada się odtworzenie stanu istniejącego z nieznacznymi korektami jej przebiegu celem dostosowania linii do obowiązujących parametrów technicznych, głównie w zakresie łuków, przechytek czy szerokości międzytorza.

Ponadto przedmiotowa inwestycja obejmuje budowę odcinka ulicy tzw. „Ringu Łacina” o dł. około 230 m, przebudowę obiektów obsługi pasażerów w zakresie platform przystankowych, małej architektury, infrastruktury komunikacyjnej do przedmiotowych peronów ze szczególnym uwzględnieniem dostosowania obiektów dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową, przebudowę istniejących ciągów pieszych i rowerowych jak również istniejących obiektów inżynierskich (schody, pochyleni).

Planowane przedsięwzięcie zakłada:

- kompleksową modernizację układu torowego na całej trasie linii tramwajowej w ramach której wykonane zostanie odtworzenie stanu istniejącego z nieznacznymi korektami jej przebiegu celem dostosowania linii do obowiązujących parametrów technicznych, głównie w zakresie łuków, przechytek czy szerokości międzytorza,
- budowę ciągu pieszego oraz ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Jana Pawła II do przejścia / przejazdu na wysokości ul. Inflanckiej,
- likwidację przejazdu dla samochodów osobowych w ciągu ulicy Milczańskiej (zamknięcie ulicy) i budowa nowego przejścia/przejazdu dla pieszych i rowerzystów,
- budowę drogi technologicznej o konstrukcji przepuszczalnej (np. geokrata czy tłuczeń) do obsługi stacji prostownikowej Rataje,
- kompleksową modernizację peronów na przystanku Tysiąclecia w zakresie płyty peronowej, wiat czy dojsć, jak również modernizację istniejących obiektów budowlanych czy budowy pochylni celem zapewnienia dostępu obiektu przez osoby z ograniczoną sprawnością ruchową.

- modernizację istniejących platform przystanku „Kórnicka” w zakresie ich wydłużenia do 45m oraz szerokości ok. 4,0 m oraz wymiany nawierzchni przystanku i dostosowanie małej architektury do obowiązujących standardów miasta;
- budowę ulicy tzw. „Ringu Łacina” na odcinku ok. 230m tj. od układu wykonywanego w ramach inwestycji CH Poznania (przy drodze gminnej – torowisko tramwajowe Górny Taras Rataj) do skrzyżowania ulic Kaliska – Polanka (włącznie ze skrzyżowaniem) wraz z rozbudową ul. Kaliskiej na odcinku od ul. Polanka do ul. Jana Pawła II
- budowę parkingu dla rowerów na przystankach „Kórnicka”;
- likwidację istniejącego przystanku „oś Polanka” na rzecz nowych przystanków przy ul. Milczyńskiej (Polanka I) oraz przystanków zlokalizowanych na końcu ul. Katowickiej (Polanka II) o następujących parametrach dł. 45,0m i szerokości od 4,0 do 4,5 m.

Planowana powierzchnia terenu, która będzie przeznaczona do realizacji przedsięwzięcia wynosi około 53,75 tys. m².

Orientacyjne powierzchnie zajmowane przez inwestycję przedstawia poniższa tabela:

Projektowany rodzaj nawierzchni	j.m	Szacunkowa powierzchnia
Nawierzchnia asfaltowa jezdni / skrzyżowań	[m ²]	około 3 tys.
Nawierzchnie tłuczniowa drogi dojazdowych do podstacji trakcyjnej Rataje	[m ²]	około 0,5 tys.
Nawierzchnia utwardzona chodników / ścieżek rowerowych / opasek z płyt betonowych / z kostki betonowej / z asfaltu	[m ²]	około 9,5 tys.
Nawierzchnia peronów przystankowych z kostki betonowej lub płyt betonowych	[m ²]	około 1,5 tys.
Zabudowa torowiska tramwajowego - z prefabrykowanych płyt betonowych ok. 1,4 tys. - torowisko zielone ok. 10,6 tys.	[m ²]	około 12,0 tys.
Tereny zielone (trawniki)	[m ²]	około 27,0 tys..
Obiekty Inżynieryjne (schody, pochylnie)	[m ²]	około 0,25 tys.
Razem	[m ²]	około 53,75 tys. m ²

Długości poszczególnych torów wynoszą: tor nr 1: 1876,42 m, natomiast tor nr 2: 1878,38 m. Zaprojektowano rozstaw osi torów na szlaku równy około 4 m z odstępstwem od tej zasady w obrębie połączenia z istniejącą trasą tramwajową przy wjeździe do tunelu Franowo, gdzie zaprojektowano rozstaw 3,83 m (pomiar rozstawu w miejscu włączenia). Poszczególne odcinki proste w planie połączono z łukami poziomymi za pomocą krzywych przejściowych. Ze względu na znaczną krętość trasy zaprojektowano przechyłki określone dla prędkości tramwajów równej 50 km/h.

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 zielenią.

Układ torowy

Założeniem przebudowy 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

URZĄD MIASTA POZNANIA
Wydział Główny Środowiska
61-655 Poznań, ul. Gronowca 2/4
tel. 8724-053, 8764-054

podróżowania z uwzględnieniem przebudowy infrastruktury przystankowej na całej trasie tramwajowej poprzez jej dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Długości poszczególnych torów wynoszą:

Tor nr 1 – 1876,42 m,

Tor nr 2 – 1878,38 m.

Zaprojektowano rozstaw osi torów na szlaku równy ok. 4 m z odstępstwem od tej zasady w obrębie połączenia z istniejącą trasą tramwajową przy wjeździe do tunelu Franowo, gdzie zaprojektowano rozstaw 3,83 (pomiar rozstawu w miejscu włączenia). Zastosowano łuki poziome o promieniach od 400,0 m. Poszczególne odcinki proste w planie połączono z łukami poziomymi za pomocą krzywych przejściowych.

Konstrukcja torowiska

Na przedmiotowym odcinku przyjęte zostały dwa typy konstrukcji torowiska: torowisko na szlaku z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (mchy) (Typ 1) oraz torowisko z zabudową betonową - przy peronach przystankowych, na przejściach dla pieszych i przejazdach (Typ 2).

Torowisko z zabudową roślinnością wegetatywną – rozchodnikami (Typ 1)

Na szlaku projektuje się torowisko zielone porośnięte rozchodnikami. Zabudowa taka cechuje się dużą estetyką, znacznym wytłumieniem hałasu od ruchu tramwajowego przy jednoczesnym ograniczeniu w konieczność jej utrzymania, co ma miejsce przy torowiskach trawiastych. Niewątpliwą zaletą roślin z rodzaju rozchodnik jest trwałość i dekoracyjność ulistnienia niemalże przez cały rok. Dobrze znoszą suszę, jałowe gleby i w większości przypadków również spadki temperatury.

Konstrukcja torowiska bazuje na założeniu ciągłego elastycznego podparcia szyny, z dodatkowym zamocowaniem o rozstawie od 0,5 do 0,75 m w zależności od promienia osi w planie. Podparcie szyny realizowane będzie za pomocą specjalnych profili gumowych (zapewniających ochronę przed drganiami przenoszonymi do otoczenia oraz stanowiącymi barierę dla prądów błądzących) zatopionych w ławach betonowych wykonywanych na mokro, pełniących funkcję podbudowy zasadniczej.

Torowisko z zabudową betonową - przy peronach przystankowych, na przejściach dla pieszych i przejazdach (Typ 2).

W miejscach, gdzie występuje potrzeba trwałej zabudowy torowiska tj. przejściach, przejazdach czy na długości przystanków projektuje się torowisko o zabudowie betonowej z płyty prefabrykowanej lub wylewanej na mokro. Ponadto w konstrukcji tej zakłada się zastosowanie systemu wibroizolacyjnego w postaci otuliny szyny co znacznie wpłynie na ograniczenie hałasu i wibracji.

Układ drogowy

Zakres przyjętych rozwiązań przebudowy układu drogowego obejmuje:

- modernizację istniejących platform przystanku „Kórnicka” w zakresie ich wydłużenia do 45m oraz szerokości ok. 4,0m oraz wymiany nawierzchni przystanku i dostosowanie małej architektury do obowiązujących standardów miasta;
- budowę odcinka drogi tzw. „Ringu Łacina” długości około 230 m na odcinku od włączenia w budowany obecnie układ drogowy w rejonie CH Posnania (na południe od tramwajowej Trasy Kórnickiej) do skrzyżowania z ul. Kaliską i Polanka, wraz ze zmianą organizacji ruchu na odcinku ul. Kaliskiej pomiędzy ul. Polanka a ul. Jana Pawła II z ulicy dwukierunkowej na jednokierunkową (ruch w kierunku ul. Jana Pawła II). Zakłada się budowę ulicy klasy Z o nawierzchni bitumicznej z obustronnymi chodnikami oraz ścieżką rowerową; szerokość pasa ruchu ok. 3,5m (z poszerzeniem w miejscach wymaganych przepisami).
- budowę parkingu dla rowerów na przystankach „Kórnicka” oraz „Polanka I” dla od 10 do 20 stanowisk;
- budowę ciągu pieszego oraz ścieżki rowerowej na odcinku od ul. Jana Pawła II do przejścia / przejazdu na wysokości ul. Inflanckiej w ramach projektu budowy traktu pieszo/rowerowego RoweLOVE Rataje,
- likwidację przejazdu dla samochodów osobowych w ciągu ulicy Milczańskiej (zamknięcie ulicy) i budowa nowego przejścia/przejazdu dla pieszych i rowerzystów zgodnie z MPZP,

- budowę drogi technologicznej o konstrukcji przepuszczalnej (np. geokrata czy tłuczeń) do obsługi stacji prostownikowej Rataje,
- kompleksową modernizację peronów na przystanku Tysiąclecia w zakresie płyty peronowej, wiat czy dojść, jak również modernizację istniejących obiektów budowlanych czy budowy pochylni celem zapewnienia dostępu obiektu przez osoby z ograniczoną sprawnością ruchową.
- budowę nowych przystanków peronowych „Polanka I” oraz „Polanka II” wraz z pełną infrastrukturą tj. małą architekturą, wiatami czy dojściami.

Konstrukcja nawierzchni jezdni ulic:

- warstwy konstrukcyjne z mieszanki mineralno-asfaltowej
- podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie
- wzmocnienie podłoża poprzez stabilizację podłoża (w przypadku konieczności)

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.

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

W ramach inwestycji zakłada się likwidację (rozbiórkę) wszystkich sieci i przyłączy kanalizacji sanitarnych, które są nieczynne lub obsługiwały likwidowane obiekty budowlane. Ponadto w miejscach kolizyjnych sieci z projektowaną inwestycją, wykonane zostaną przebudowy sieci, na podstawie warunków technicznych pozyskanych od ich gestorów.

Zakłada się przebudowę istniejącego odwodnienia podtorza tramwajowego. W miejscach, w których brak jest systemu odwodnienia, zaprojektowany zostanie nowy system odwodnienia w postaci drenażu wgłębnego zlokalizowanego głównie w międzytorzu.

Dla nowoprojektowanej ulicy zakłada się wykonanie odwodnienia poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową poprzez podłączenia jej do istniejącego systemu.

W ramach przebudowy pozostałych sieci energetycznych oraz teletechnicznych przewiduje się:

- wykonanie oświetlenia modernizowanych przystanków ,
- wykonanie oświetlenia nowych przystanków i dojść ,
- wykonanie oświetlenia nowej ulicy „Ring Łacina”,
- wykonanie ogrzewania wszystkich nowoprojektowanych rozjazdów,
- zasilanie i sterowanie napędami zwrotnic tramwajowych,
- usunięcie kolizji kabli energetycznych - sieci będące w kolizji z nowoprojektowaną infrastrukturą podlegać będą przebudowie,
- sterowanie odłącznikami trakcyjnymi,
- demontaż istniejących latarni oświetleniowych na modernizowanych przystankach,
- przebudowę istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej w związku z kolizjami z nowoprojektowaną infrastrukturą,
- budowa kanałów technologicznych zarówno dla Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Bezpieczeństwa Urzędu Miasta Poznania oraz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu,
- budowa systemu monitoringu CCTV wszystkich przystanków tramwajowych, parkingów rowerowych jak i skrzyżowań.

Sieć trakcyjna dla dwutorowej linii tramwajowej na odcinku w ciągu ul. Kórnickiej od skrzyżowania z ul. Jana Pawła II do os. Lecha została zaprojektowana jako sieć łańcuchowa pół-skompensowana. Cała sieć zamocowana na dedykowanych słupach stalowych o profilu okrągłym.

URZĄD MIASTA POZNANIA
 Tytuł: Ośrodek Główny Grodzkiego
 61-655 Poznań, ul. Główna 23
 tel. 8734-053, 8761-091

Zakłada się, iż na całej trasie tramwajowej jak również nowej ulicy wszystkie skrzyżowania, przejazdy i przejścia wyposażone zostaną w sygnalizację świetlną a oznakowanie pionowe i poziome wykonane zostanie zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Szczegółowy zakres organizacji ruchu w zakresie przedmiotowej inwestycji określony zostanie na etapie projektu wykonawczego.

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.

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

W bezpośrednim sąsiedztwie przebiegu przebudowywanej linii tramwajowej oraz budowanego i przebudowywanego odcinka układu drogowego znajdują się w większości tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (os. Polanka, Tysiąclecia, Lecha). Nielicznie występują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (ulica Kórnicka). Analizie poddano emisję hałasu z torowiska, powodowanego ruchem tramwajów oraz emisję z budowanego i przebudowywanego układu drogowego. Ponadto celem oceny efektów skumulowanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia i przedsięwzięć istniejących analizie poddano hałas drogowy związany z ruchem pojazdów w całym układzie komunikacyjnym obejmujących także przebudowywaną trasę tramwajową.

W torowisku zostaną zastosowane najnowsze technologie zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Będą to min. zielone torowisko, podbudowa ograniczająca wibracje powstające podczas ruchu tramwaju, bezстыkowe łączenia szyn, rozwiązania zamocowania szyn za pośrednictwem materiałów pozwalających na amortyzację drgań. Ponadto będą podejmowane czynności, które wpływają na zmniejszenie emisji hałasu poruszającego się tramwaju, min.: cykliczne szlifowanie szyn, toczenie kół tramwajów, wymiana taboru na nowszy.

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 Jana Pawła II). Zdarzają się jednak miejsca, iż dominującym źródłem hałasu będzie tramwaj - są to miejsca, w których infrastruktura drogowa jest uboga. W tych miejscach oddziaływanie skumulowane nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu.

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. W wyniku planowanych zmian związanych z budową „Ringu Łacina” na odcinku od włączenia w budowany obecnie układ drogowy w rejonie CH Poznania nastąpi upłynnienie ruchu oraz skrócenie trasy przejazdu głównego strumienia pojazdów w ramach dostępu do CH Poznania. Mając na uwadze fakt, iż analizowane przedsięwzięcie stanowi przebudowę istniejącego układu torowego i 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 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.

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 przebudowę istniejącego odwodnienia podtorza tramwajowego. W miejscach, w których brak jest systemu odwodnienia, zaprojektowany zostanie nowy system odwodnienia 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 te zbierane z projektowanych powierzchni odprowadzane będą do ww. kanalizacji 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 wydanych przez właściciela sieci.

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 w tym zakresie. W wyniku prowadzonych prac ziemnych powstanie ok. 16 300 m³ mas ziemnych oraz ok. 4 600 m³ humusu. W ramach inwestycji zostaną zagospodarowane masy ziemne w ilości ok. 1 626 m³ oraz humus w ilości ok. 4 050 m³. Pozostała земля zostanie przekazana jako odpad innym podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia.

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 62. 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: PLRW600017185899 Cybina o statusie „naturalna”, o złym stanie, zagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych, a także obrębie Jednolitej Części

Urząd Gminy
Wydział Ochrony Środowiska
61-635 Poznań, al. Główna 22a
tel. 61-634-053, 61-634-054

Wód Powierzchniowych: PLRW60002118579 Warta od Kopii do Cybiny o statusie „silnie zmieniona”, o słabym 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, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części 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).

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.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany będzie poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm). Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005, oddalony o 0,4 km. Ponadto, teren realizacji przedsięwzięcia w kierunku północnym sąsiaduje z użytkiem ekologicznym „Traszki Ratajskie”. Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w śladzie istniejącej linii tramwajowej. Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z koniecznością wycinki 121 drzew z gatunków: klon jesionolistny, wiąz polny, klon pospolity, jawor, dąb szypułkowy, robinia akacjowa, topola biała, topola czarna, osika, śliwa wiśniowa, orzech włoski, jabłoń domowa, głóg jednoszyjkowy, głóg pośredni, jesion wyniosły, lipa drobnolistna, lipa szerokolistna, brzoza brodawkowata, oliwnik wąskolistny, olsza czarna, wierzba biała, czeremcha późna oraz 1886 m² krzewów. Większość drzew ma obwody poniżej 100 cm, maksymalnie do 197 cm. Wycinka drzew przeprowadzona zostanie, 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 realizacji przedsięwzięcia. Do docelowej kompensacji drzew i krzewów, planuje się nasadzenia w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych drzew i krzewów.

Realizacja inwestycji prowadzona będzie pod nadzorem herpetologicznym. W celu ochrony płazów wykonane zostanie ogrodzenie ochronne wzdłuż odcinka linii tramwajowej objętego przebudową w miejscach, gdzie sąsiaduje on z terenami zieleni, takimi jak park, zbiorniki wodne, nieużytki. Ogrodzenie wykonane zostanie przed rozpoczęciem prac budowlanych, ale po zakończeniu migracji płazów do zbiorników wodnych. Ponadto, w celu wychwytywania płazów, które nie przeszły poza ogrodzenie zostaną zainstalowane wiaderka-pułapki po wewnętrznej stronie ogrodzenia. W związku z możliwością wydłużenia czasu prowadzonych prac budowlanych, zostaną przygotowane tymczasowe zimowiska dla płazów, zlokalizowane na terenie użytku ekologicznego. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia, zimowiska zbudowane na czas przebudowy linii tramwajowej pozostaną na terenie użytku ekologicznego, poszerzając warunki siedliskowe płazów w tym rejonie.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 1 Uchwały Nr XV/146/VI/2011 Rady Miasta Poznania z dnia 12 lipca 2011 r. w sprawie ustanowienia użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie” (Dz. Urz. Woj. Wlkp. Nr 232 poz. 3736) obowiązuje zakaz, cyt.: „niszczenia, uszkodzenia lub przekształcania obiektu lub obszaru”. Zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1, zakazy o których mowa w ust. 1, nie dotyczą, cyt.: „prac wykonywanych na potrzeby ochrony przyrody po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody”. W Załączniku Nr 2 ww. uchwały przedstawiony został zakres ochrony czynnej użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie”. Wśród sposobów ochrony czynnej użytku w pkt 4 tego załącznika znajduje się ustalenie, cyt.: „budowa zimowisk i kryjówek lądowych dla płazów na terenie użytku, w możliwie bliskiej odległości od stawów (...)”. Ponadto, pkt 9 Załącznika Nr 2 wprowadza

obowiązek uzgadniania wszystkich działań z punktów 2-7 z herpetologiem. Biorąc pod uwagę działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko pod nadzorem herpetologicznym należy stwierdzić, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest sprzeczne z obowiązującymi zakazami na terenie użytku ekologicznego „Traszki Ratajskie”, a budowa na terenie użytku zimowisk dla płazów będzie jednocześnie realizacją działań ochronnych ustalonych

w uchwale Rady Miasta Poznania ustanawiającej użytek ekologiczny „Traszki Ratajskie”.

Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, w terenie przekształconym antropogenicznie, przewidziane nasadzenia rekompensacyjne oraz ww. działania minimalizujące, nie przewiduje się 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.

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 tramwajowa przebiegać będzie po istniejącym śladzie oraz przedsięwzięcie będzie realizowane w centrum miasta w otoczeniu innych obiektów i budowli.



Bole Dulek