

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 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 2020 r. poz. 283 ze zm.), w związku z art. 104 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku

Zarządu Powiatu Poznańskiego
reprezentowanego przez
Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu, ul. Zielona 8, 61-851 Poznań
dalej, reprezentowanego przez pełnomocników:
Pana Krzysztofa Pysznego oraz Pana Bartosza Tomczaka

oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu, a także Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz stwierdza

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy, w ciągu drogi powiatowej nr DP 2407P w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A km 7,532 linii kolejowej nr 353, w ramach projektu POIiŚ 5,1-35 pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”.

Jednocześnie, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz:

- określa następujące warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

- 1)** Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6.00 do godziny 22.00;
- 2)** Miejsca tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego należy wykonywać w wyznaczonych miejscach, na utwardzonym, uszczelnionym podłożu, wyposażonym w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków;
- 3)** Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zaplecze techniczne i miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy zorganizować na terenie utwardzonym;
- 4)** Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wszystkie miejsca wymienione w punkcie 3, plac budowy oraz miejsca bezpośrednich prac budowlanych i rozbiórkowych należy wyposażyć w sorbenty, właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;
- 5)** Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy winna być ograniczona do niezbędnego minimum, a w jego granicach nie należy myć pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych;

- 6)** Miejsca składowania materiałów budowlanych i postojów ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew;
- 7)** Wszelkie substancje na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, powłoki uszczelniające itp.) należy magazynować w szczelnych i zamkniętych pojemnikach;
- 8)** Odpady, w tym odpady niebezpieczne należy gromadzić selektywnie, w szczelnych pojemnikach lub kontenerach ustawionych w wyznaczonym miejscu posiadającym uszczelnione podłoże, zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych. Odpady należy magazynować w sposób uniemożliwiający rozlewanie i mieszanie substancji niebezpiecznych, a po nagromadzeniu przekazywać jednostce posiadającej wymagane uprawnienia;
- 9)** Podczas budowy nie generować ścieków przemysłowych;
- 10)** Wykorzystywany sprzęt transportowy i budowlany winien być sprawny technicznie;
- 11)** W czasie prowadzenia robót budowlanych i rozbiórkowych należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu budowlanego i transportowego oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu oraz neutralizację miejsc mogących powodować ewentualne zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego;
- 12)** Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zaopatrzenie w wodę na cele budowy oraz na cele sojalno-bytowe należy pobierać z istniejącego wodociągu lub dowożonej beczkowozami;
- 13)** Na etapie realizacji przedsięwzięcia, ścieki sanitarno-bytowe należy gromadzić w przenośnych sanitariatach, regularnie opróżniać i wywozić za pośrednictwem specjalistycznych firm do oczyszczanie ścieków;
- 14)** Przy wykonaniu konstrukcji i fundamentów planowanych obiektów stosować rozwiązania inżynierskie, które nie zmienią reżimu wód podziemnych oraz technologie neutralne dla środowiska wodnego, a ewentualne płuczki i zawiesiny przechowywać w szczelnych zbiornikach;
- 15)** Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, wody opadowe i roztopowe pod wiaduktem i w tunelu, należy odprowadzać za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, ściekiem przykrawężnikowym do wpustów krawężnikowych, a następnie systemem rur zbiorczych kierować do systemu kanalizacji deszczowej projektowanej w drodze. Po podczyszczeniu w separatorach substancji ropopochodnych wody wyprowadzać do rowów przydrożnych lub na przyległe tereny zielone;
- 16)** Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego należy odprowadzać za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do studzienek ściekowych podłączonych do przykanalików. Kanalizację deszczową należy wykonać z rur PVC z odprowadzeniem do istniejących rowów. Na miejscu zrzutu wód opadowych zaprojektować zespół osadnika z separatorem substancji ropopochodnych. Dopuszcza się budowę zbiornika retencyjnego na wody deszczowe, wody trafiające do zbiornika i rowów będą podlegać odparowaniu lub infiltracji;
- 17)** Pnie drzew znajdujących się w strefie robót budowlanych zabezpieczyć poprzez ich wygrodenie trwałym ogrodzeniem na czas prowadzenia prac lub w przypadku

braku takiej możliwości, przez wykonanie osłony z desek z zastosowaniem pomiędzy skrajnią pnia, a deską dodatkowego materiału amortyzującego: odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć przed przesuszeniem i przemarznięciem;

18) Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od początku września do końca lutego tj. poza okresem lęgowym ptaków;

19) Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w liczbie zależnej od wielkości obwodu pnia drzewa wycinanego, tj. za każde wycięte drzewo o obwodzie 100 cm - nasadzić co najmniej jedno drzewo, o obwodzie pomiędzy 101-200 cm - co najmniej dwa drzewa, o obwodzie powyżej 201 cm - co najmniej trzy drzewa; wykonać nasadzenia zastępcze w zamian za usunięte krzewy, w ilości co najmniej równej powierzchni usuwanych krzewów;

20) W przypadku ewentualnego zalania piwnic, wynikającego z prowadzenia prac budowlanych lub eksploatacji tunelu, należy niezwłocznie usunąć skutki zalania.

- **określa wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji potrzebnej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:**

21) W dokumentacji projektowej uwzględnić rozwiązania uniemożliwiające wtórne wydostanie się zanieczyszczeń z urządzeń podczyszczających w przypadku wystąpienia ekstremalnych opadów atmosferycznych;

22) W dokumentacji projektowej uwzględnić rozwiązania ograniczające do minimum ryzyko zalewania jezdni podczas ekstremalnych zjawisk pogodowych;

23) W dokumentacji projektowej uwzględnić na budowanych i przebudowywanych odcinkach dróg nawierzchnię o zmniejszonej emisji hałasu, o skuteczności min. 6 dB w stosunku do nawierzchni typu asfalt gładki. Nawierzchnię poddawać regularnemu czyszczeniu minimum raz w roku;

24) W dokumentacji projektowej uwzględnić rozwiązania, zapewniające zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia - swobodny dojazd mieszkańców do posesji, usytuowanych w obrębie planowanego przedsięwzięcia;

25) W dokumentacji przedstawić plan nasadzeń rekompensacyjnych, o których mowa w punkcie 19 powyżej.

- **nakłada obowiązek wykonania monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

26) W terminie nie krótszym niż 3 miesiące, ale nie dłuższym niż 6 miesięcy po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania, należy wykonać jednorazowe pomiary poziomu hałasu w co najmniej trzech przekrojach: w rejonie zabudowy mieszkaniowej przy ul. Swarzędzkiej 12, w rejonie ul. Dworcowej 2 i w rejonie ul. Krótkiej w Kobylnicy. Sprawozdanie z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Staroście Poznańskiemu oraz Burmistrzowi Miasta i Gminy Swarzędz, w terminie nie dłuższym niż miesiąc po ich wykonaniu.

Integralną częścią decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 30 kwietnia 2020 r. Zarząd Powiatu Poznańskiego, reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu, ul. Zielona 8, 61-851 Poznań, dalej reprezentowany przez pełnomocników: Pana Krzysztofa Pysznego i Pana Bartosza Tomczaka, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy, w ciągu drogi powiatowej nr DP 2407P w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A km 7,532 linii kolejowej nr 353, w ramach projektu POIiŚ 5.1-35 pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem nr WOO-II.420.39.2020.JC.1 z dnia 25 maja 2020 r. (data wpływu: 29 maja 2020 r.), w myśl art. 65 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.) przekazał Burmistrzowi Miasta i Gminy Swarzędz przedmiotowy wniosek z dnia 30 kwietnia 2020 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy, w ciągu drogi powiatowej nr DP 2407P w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A km 7,532 linii kolejowej nr 353, w ramach projektu POIiŚ 5,1-35 pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III”.

Po uzupełnieniu dokonanych przez Wnioskodawcę dnia 10 czerwca 2020 r., wniosek spełniał wymogi formalne określone przez przepisy kodeksu postępowania administracyjnego i ustawę o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Karta informacyjna dla omawianego przedsięwzięcia została sporządzona dnia 28 kwietnia 2020 roku pod kierownictwem dr Krzysztofa Pysznego.

Wnioskodawca tj. Zarząd Powiatu Poznańskiego, reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu - nie jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, dla którego organem wykonawczym jest Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz, w rozumieniu art. 24 m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 713).

W związku z powyższym, pismem nr WOS.6220.1.14.2020-4 z dnia 17 czerwca 2020 r. Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz zawiadomił strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania.

Powyższa inwestycja zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji

o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.) obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu z prośbą o wydanie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem nr PO.ZZŚ.4.435.355m.1.2020.MDB z dnia 2 lipca 2020 r. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Poznaniu, po zapoznaniu się z dokumentami sprawy, przekazał akta sprawy, według właściwości do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu pismem nr NS-52/2-131(2)/20 z dnia 13 lipca 2020 r. (data wpływu: 15.07.2020 r.) stwierdził dla przedmiotowej inwestycji potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres raportu z naciskiem na:

- ocenić prognozowane oddziaływanie planowanej inwestycji na klimat akustyczny – przy jednoczesnym uwzględnieniu istniejącego tła akustycznego, wszelkich źródeł emisji zinwentaryzowanych dla oddziaływania skumulowanego, założeniu najmniej korzystnego wariantu i zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko – oraz interpretację wyników obliczeń dot. ww. oddziaływań w świetle dopuszczalnych standardów jakości środowiska określonych w obowiązujących przepisach prawnych,
- uzasadnić proponowany przez Wnioskodawcę wariant, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na ludzi.

Dnia 13 sierpnia 2020 r. do Urzędu Miasta i Gminy w Swarzędzu wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu nr PO.RZŚ.435.243m.2020.AO, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla analizowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie, w swojej opinii wskazał warunki i wymagania, które zamieszczono w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem nr WOO-II.4220.109.2020.JC.6 z dnia 8 września 2020 r. (data wpływu: 8.09.2020 r.) postanowił wyrazić opinię, że dla analizowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie, w swojej opinii wskazał warunki i wymagania, które umieszczono w niniejszej decyzji.

W następstwie tego, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz dokonał wnikliwej analizy zapisów wszystkich otrzymanych opinii. Organ prowadzący postępowanie szczegółowo zbadał zgromadzoną dokumentację w sprawie i biorąc pod uwagę rodzaj i charakter inwestycji, której celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, zapewnienie płynności

poruszania się pojazdów, a co za tym idzie zmniejszenie emisji spowodowanej ciągłym zatrzymywaniem i ruszaniem pojazdów, zastosowanie materiałów poprawiających warunki akustyczne drogi oraz zorganizowane odprowadzanie wód opadowych. Organ przeanalizował również zakres inwestycji objętej wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak również lokalne zagospodarowanie terenu i stwierdził, że zebrane materiały są wystarczające do wydania niniejszej decyzji, czego potwierdzenie znajduje się w dalszej części uzasadnienia.

W związku z powyższym, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz, pismem nr WOS.6220.1.14.2020-15 z dnia 10 września 2020 r., w myśl art. 10 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego poinformował strony postępowania, że zostały zebrane wystarczające materiały do wydania decyzji oraz zawiadomił o możliwości i terminie wypowiedzenia się oraz złożenia uwag i wniosków w sprawie.

Dnia 30 września 2020 r. do Urzędu Miasta i Gminy w Swarzędzu wpłynęło pismo strony postępowania, w którym wnosi o zobowiązanie Inwestora do:

- rekompensaty (np. jednorazową wypłatę odszkodowania lub budowę studni głębinowej przez Inwestora) dla właścicieli nieruchomości, gdy nie będą mogli pobierać wody z własnych ujęć wody z powodu obniżenia poziomu wód gruntowych wywołanego przedmiotową inwestycją,
- usunięcia skutków zalania piwnic nieruchomości sąsiadujących z przedmiotową inwestycją, gdy dojdzie do podwyższenia poziomu wód gruntowych wywołanych budową i użytkowaniem tunelu,
- zapewnienia odjazdu do działki 221/3 aktualnym wjazdem od strony ulicy Dworcowej (ślepa droga dojazdowa z kostki kamiennej).

Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz przeanalizował uwagi złożone przez stronę i odnosząc się do zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie uznał, iż poruszona przez stronę kwestia zabezpieczenia dojazdu do posesji oraz usunięcie skutków realizacji przedsięwzięcia w postaci zalania piwnic zasługują na uwzględnienie, co znalazło odzwierciedlenie w warunkach niniejszej decyzji. Natomiast, zagadnienie dotyczące wypłaty ewentualnej rekompensaty nie jest przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dlatego organ nie rozpatrzył tego aspektu w prowadzonym postępowaniu.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że aby ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na stan ilościowy wód podziemnych, zobowiązano Inwestora do zastosowania rozwiązań inżynierskich, które nie zmienią reżimu wód podziemnych, czyli nie wpłyną na wielkość i kierunki przepływu wód oraz położenie zwierciadła wód podziemnych.

Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zgodnie z którym zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie. Pismo strony postępowania wpłynęło dnia 30 września 2020 r. czyli przed siedmiodniowym terminem wyznaczonym w zawiadomieniu z dnia 10 września 2020 r. Wobec powyższego, Burmistrz

Miasta i Gminy Swarzędz nie dokonał powtórnego zawiadomienia wynikającego z art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski w sprawie.

Wobec powyższego, organ przystąpił do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W decyzji wzięto pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.) i przeanalizowano: rodzaj, 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 i uciążliwości związane z eksploatacją inwestycji, gęstość zaludnienia wokół inwestycji oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Realizacja przedsięwzięcia planowana jest na działkach o numerach ewidencyjnych 1, 59/6, 59/7, 59/4, 59/5, 42, 269/3, 221/2, 62/7, 61, 221/25, 59/1, 58/1, 222/1, 269/4, 269/5, 233, 234, 221/3, 221/22, 221/5, 284, 283, 280, 272/2, 272/1, 273, 274/1, 275/1, 269/1, 249, 285/2, 221/6 obręb Kobylnica. Teren przedsięwzięcia nie jest objęty żadnym, obowiązującym, miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.), w oparciu o zapisy karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy w ciągu drogi powiatowej nr DP 2407P w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 7,532 linii kolejowej nr 353. Przedmiotowa droga znajduje się w województwie wielkopolskim, w powiecie poznańskim, w gminie Swarzędz, w miejscowości Kobylnica. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 1, 59/6, 59/7, 59/4, 59/5, 42, 269/3, 221/2, 62/7, 61, 221/25, 59/1, 58/1, 222/1, 269/4, 269/5, 233, 234, 221/3, 221/22, 221/5, 284, 283, 280, 272/2, 272/1, 273, 274/1, 275/1, 269/1, 249, 285/2, 221/6 w miejscowości Kobylnica.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę obiektów inżynierskich w postaci – wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego wraz z przebudową infrastruktury kolejowej, w zakresie koniecznym do jego budowy pod szlakiem kolejowym nr 353 Poznań Wschód — Skandawa,
- budowę, przebudowę i dowiązanie projektowanego układu drogowego do istniejącej sieci dróg oraz infrastruktury pieszo-rowerowej (planowana długość układu drogowego to około 0,62 km),

- wymianę nawierzchni odcinka drogi łączącej ul. Dworcową z dojazdem do wiaduktu od strony południowej,
- budowę i przebudowę instalacji i sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego, w zakresie koniecznym dla prawidłowego funkcjonowania obiektów drogowych i infrastruktury kolejowej,
- budowę, przebudowę elementów infrastruktury drogowej (odwodnienie, oświetlenie), urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zmianę oznakowania poziomego i pionowego,
- likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 7,532 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,
- przebudowę elementów linii kolejowej będących w kolizji z budowanym obiektem inżynierskim,
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowanym zagospodarowaniem oraz nasadzenia rekompensacyjne.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz znaczącym negatywnym wpływem na bioróżnorodność. Podczas realizacji inwestycji wykorzystywane będą m.in.: woda, mieszanka mineralno-bitumiczna, kruszywo, paliwa, beton konstrukcyjny, stal konstrukcyjna, stal zbrojeniowa. Wykonane zostaną również wykopy i nasypy. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych. Na etapie eksploatacji wykorzystywana będzie energia elektryczna m.in. do ewentualnego oświetlenia tunelu i układu drogowego.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a, c, d i g ww. ustawy stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych należy spodziewać się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie nałożono na Inwestora warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. Z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane w porze dnia nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w rejonie terenów mieszkaniowo-usługowych zlokalizowanych wzdłuż ul. Swarzędzkiej, ul. Dworcowej i ul. Krótkiej. Dopuszczalny poziom hałasu dla tych terenów, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) wynosi 65 dB w porze dnia i 56 dB w porze nocy. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po budowanym i przebudowywanym układzie drogowym. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia, w przygotowanej prognozie na 2023 rok, na ul. Swarzędzkiej, w ciągu której powstanie tunel, przewiduje się ruch 9349 pojazdów

na dobę, w tym: 8230 pojazdów lekkich i 444 pojazdy ciężkie w porze dnia (tj. w godzinach 6:00-22:00) oraz 608 pojazdów lekkich i 67 pojazdów ciężkich w porze nocy (tj. w godzinach 22:00-6:00) W prognozie, na rok 2033 przez tunel przejeżdżać będzie 11979 pojazdów na dobę, w tym: 10610 pojazdów lekkich i 511 pojazdów ciężkich w porze dnia, oraz 779 pojazdów lekkich i 79 pojazdów ciężkich w porze nocy. Prędkość ruchu w układzie drogowym wyniesie 50 km/h, przy czym na łukach prędkość może być mniejsza. W przygotowanych analizach akustycznych uwzględniono także zastosowanie na wszystkich odcinkach dróg - nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu o skuteczności 6 dB. Wyniki obliczeń akustycznych wskazują, że przy ww. określonych parametrach, planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnego oddziaływania na środowisko akustyczne, a dopuszczalne poziomy hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem zostaną dotrzymane. Największy prognozowany poziom hałasu w roku prognozy 2033 wyniesie 61,2 dB w porze dnia i 54,9 dB w porze nocy (w punkcie zlokalizowanym przy ul. Swarzędzkiej 12 w Kobylnicy). Na pozostałych terenach mieszkaniowych poziomy hałasu pochodzącego z planowanego przedsięwzięcia będą mniejsze. Wyniki obliczeń wskazują, że bez zastosowania nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu na terenach wymagających ochrony przed hałasem, wystąpiłyby przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu, w porze dnia i w porze nocy. W związku z tym nałożono na Inwestora warunek, aby na budowanych i przebudowywanych odcinkach dróg zastosować nawierzchnie o zmniejszonej emisji hałasu, o skuteczności 6 dB w stosunku do nawierzchni typu asfalt gładki. Zastosowanie tego rozwiązania pozwoli na dotrzymanie akustycznych standardów jakości środowiska określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W obliczeniach założono zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej emisji hałasu o skuteczności 6 dB dla prędkości ruchu 50 km/h. Zgodnie z przedstawioną dokumentacją w sprawie, taką skuteczność nawierzchni można osiągnąć przy zastosowaniu następujących warstw ścieralnych: pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa poniżej 10 mm, podwójne dywaniki porowate, nawierzchnie poroelastyczne. Ponadto, skuteczność takiej nawierzchni otrzymuje się przy niewielkim udziale pojazdów ciężkich, co w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia zostanie spełnione oraz przy prędkościach ruchu równych lub powyżej przyjętej w obliczeniach. Na niektórych odcinkach budowanego i przebudowywanego układu drogowego prędkości będą natomiast mniejsze, z uwagi na łuki. Wtedy skuteczność nawierzchni będzie mniejsza. Skompensuje to jednak mniejsza emisja hałasu z uwagi na mniejszą prędkość pojazdów. W przypadku zastosowania ww. nawierzchni, aby zachować jej właściwości tłumiące, nałożono warunek jej regularnego czyszczenia, co najmniej raz w roku.

W celu zweryfikowania skuteczności zastosowanej nawierzchni określono obowiązek wykonania jednorazowych pomiarów poziomu hałasu, w co najmniej trzech przekrojach: w rejonie zabudowy mieszkaniowej przy ul. Swarzędzkiej 12, w rejonie ul. Dworcowej 2 oraz w rejonie ul. Krótkiej w Kobylnicy. Sprawozdanie z pomiarów wraz z wnioskami i z ich analizą należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Staroście Poznańskiemu oraz Burmistrzowi Miasta i Gminy Swarzędz w terminie nie dłuższym niż miesiąc po ich wykonaniu.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz odnosząc się do opinii Państwowego Powiatowego

Inspektora Sanitarnego w Poznaniu, Burmistrz Miasta i Gminy Swarzędz uznał, iż zgromadzona dokumentacja wyczerpująco i kompleksowo opisuje zagadnienie dotyczące oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji, bada maksymalne parametry przedsięwzięcia (najgorszy wariant) oraz ich wpływ na środowisko, w tym ludzi. W związku z powyższym uznał, iż wątpliwość Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu względem założenia najmniej korzystnego wariantu przedsięwzięcia została wyczerpująco zbadana. Postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, służy ocenie na wstępnym etapie wszelkich potencjalnych zagrożeń dla środowiska oraz podjęciu próby wypracowania rozwiązań eliminujących lub maksymalnie minimalizujących negatywne oddziaływania na środowisko, które następnie powinny być wykorzystane na dalszych etapach postępowania administracyjnego. W tym celu, biorąc pod uwagę powyższe oraz na bazie wykonanych przez Inwestora obliczeń, Burmistrza Miasta i Gminy Swarzędz nałożył na Inwestora warunki, zmniejszające oddziaływanie akustyczne. Z uwagi na skalę, charakter przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę zapisy karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz przy zastosowaniu warunków nałożonych na Inwestora w niniejszej decyzji, przedsięwzięcie nie będzie miało ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w rejonie zainwestowania.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz przeprowadzoną analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do zapisów art. 63 ust 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 lit. f ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) stwierdzono, że na terenach będących w zasięgu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia może dochodzić do kumulowania się oddziaływań. Źródłem tych oddziaływań, oprócz przedsięwzięcia będzie linia kolejowa nr 353 Poznań Wschód - Skandawa, pod którą powstanie tunel, droga wojewódzka DW 194 (w rejonie skrzyżowania) oraz odcinki istniejących dróg nie wchodzących w zakres przedsięwzięcia. Wyniki obliczeń uwzględniające wszystkie źródła hałasu w rejonie przedmiotowego przedsięwzięcia (w tym planowane przedsięwzięcie) wskazują, że tylko w trzech miejscach może dojść do przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze nocy. Poziom hałasu pochodzącego z planowanego przedsięwzięcia w tych miejscach będzie co najmniej 10 dB mniejszy od poziomu hałasu skumulowanego. Oznacza to, że wpływ przedsięwzięcia na warunki akustyczne jest znikomy. Wyniki obliczeń wskazują, że w dwóch miejscach warunki akustyczne kształtowane są hałasem pochodzącym z linii kolejowej, a w jednym miejscu z drogi wojewódzkiej DW 19, nie wchodzącej w zakres przedsięwzięcia.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d ww. ustawy, ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz funkcję, jaką droga będzie pełnić w przebudowywanym układzie komunikacyjnym, nie przewiduje się istotnego wpływu przedsięwzięcia na stan jakości

powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. Poprawa stanu technicznego istniejącej drogi oraz upłynnienie ruchu, w zamian za postój pojazdów przy zamkniętych rogatek, wpłynie na zmniejszenie zapylenia i ograniczenie emisji spalin. Ponadto, nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). 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.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych materiałów i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi czy osuwisk. Inwestycja położona jest również poza terenem zagrożonym powodzią.

Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na klimat. W przypadku przedmiotowej inwestycji emitowany będzie gaz cieplarniany - dwutlenek węgla. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robot budowlanych. Wielkość emisji zależeć będzie od liczby sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Inwestycja drogowa w planowanej skali nie jest w stanie, w znaczący sposób wpłynąć na klimat, w tym na zmienność stanów pogodowych, czas okresu wegetacji, istotną zmianę ilości opadów, wilgotności powietrza, zachmurzenie, wiatry czy nasłonecznienie. Realizacja inwestycji będzie miała wpływ na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Ewentualne zmiany mogą być wynikiem realizacji inwestycji, jednakże ich skala będzie na tyle znikoma, że będzie to oddziaływanie jedynie lokalne i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będą pojazdy spalinowe poruszające się po przedmiotowej drodze. Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, dobór materiałów budowlanych i wykonawstwo uwzględnia wpływ warunków klimatycznych, co zapewnia odporność konstrukcji na wsiąkanie wody i przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli. Przedmiotowa droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem prawa, wiedzy i techniki. W ramach

adaptacji do zmian klimatycznych, w szczególności w związku z występowaniem ekstremalnych zjawisk atmosferycznych nałożono na Inwestora warunki, aby zastosować rozwiązania uniemożliwiające wtórne wydostanie się zanieczyszczeń z urządzeń podczyszczających w przypadku wystąpienia ekstremalnych opadów atmosferycznych oraz aby zastosować rozwiązania ograniczające do minimum ryzyko zalewnia jezdni podczas ekstremalnych zjawisk pogodowych.

W związku z art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f omawianej ustawy ustalono, że realizacja inwestycji wiązać się będzie z powstaniem odpadów. Na etapie realizacji inwestycji przemieszczeniu ulegną masy ziemne pochodzące z wykopów pod planowaną infrastrukturę podziemną, posadowienie konstrukcji drogi i realizację obiektów inżynierskich. Masy ziemne będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą deponowane w przyzmy. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu. Podczas budowy powstawać będą typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych i odpady z remontów oraz przebudowy dróg. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni. Odpady wytworzone w wyniku prac budowlanych zostaną zagospodarowane przez firmę odpowiedzialną za wykonanie robot. W związku z brakiem szczegółowych informacji dotyczących sposobów magazynowania odpadów, organ uwzględniając zasadę przezorności, wskazał warunki dotyczące sposobu magazynowania odpadów niebezpiecznych pozwalające na ograniczenie ich oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi, w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r. poz. 797 ze zm.). Wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, będzie obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni.

W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g cytowanej ustawy stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia w kwietniu 2018 roku sporządzono „Opinię geotechniczną określającą warunki gruntowo-wodne dla projektowanego wiaduktu pod linią kolejową nr 353 Poznań Wschód-Skandawa wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 2407P ul. Swarzędzka na terenie położonym w miejscowości Kobylnica, gmina Swarzędz, powiat poznański, woj. wielkopolskie”, na podstawie której przedstawiono wstępne informacje o budowie geologicznej w podłożu planowanych obiektów. Odwiercono wówczas sześć otworów o maksymalnej głębokości 10 m. W otworach wykonanych dla projektowanego obiektu inżynierskiego (tunelu/wiaduktu), od powierzchni terenu nawiercono warstwę nasypów niekontrolowanych o miąższości 0,50 m - 1,20 m. Głębiej występują wodnolodowcowe piaski drobne, średnie i grube w stanie średnio zagęszczonym. Całość zalega na stopie glin piaszczystych szarych o stanie konsystencji twardoplastycznej, które nawiercono od głębokości 2,70 m - 3,10 m p.p.t. W okresie, w którym prowadzono prace terenowe (trzecia dekada marca), w czasie wierceń zaobserwowano występowanie wody gruntowej w postaci zwierciadła swobodnego

na głębokości 0,50 m - 1,7 m p.p.t. oraz w postaci sączeń śródglinowych na głębokości 4,50 m - 4,60 m p.p.t. Niweleta projektowanej drogi powiatowej zniża się około 6,5 m p.p.t., a posadowienie obiektów może sięgać nawet 15 m p.p.t. Wykonanie planowanych obiektów o konstrukcji monolitycznej, masywnej, żelbetowej, będzie wymagało zastosowania pośrednich metod posadowienia obiektów oraz zastosowania rozwiązań ograniczających napływ i napór wód gruntowych przez i na ściany tunelu. W związku z tym, że szczegółowy projekt posadowienia obiektów inżynierskich wykonany zostanie na etapie projektu budowlanego i wykonawczego, po wykonaniu szczegółowych badań geologiczno-inżynierskich, w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora warunki, których celem jest zminimalizowanie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Aby ograniczyć wpływ na stan ilościowy wód podziemnych, zobowiązano zastosować takie rozwiązania inżynierskie, które nie zmieniają reżimu wód podziemnych, czyli nie wpłyną na wielkość i kierunki przepływu wód oraz położenie zwierciadła wód podziemnych. Ponadto, aby nie zanieczyścić wód podziemnych, przy wykonywaniu konstrukcji obiektów należy stosować technologie neutralne dla środowiska wodnego, a ewentualne płuczki i zawiesiny przechowywać w szczelnych zbiornikach. Na podstawie przedstawionych informacji ustalono również, że rozwiązanie w zakresie odwodnienia inwestycji polega na przechwyceniu wód opadowych za pomocą projektowanych spadków podłużnych i poprzecznych oraz elementów pasa drogowego (jezdni, chodnika, wpustów, ścieków przykrawężnikowych, kanalizacji deszczowej), skierowaniu ich m.in. do przepompowni zlokalizowanej w najniższym punkcie inwestycji, podczyszczeniu do wartości wymaganych przepisami oraz odprowadzeniu do odbiornika: rowu R-G-12-1 lub R-G-12-2, z ewentualną budową zbiornika retencyjnego (np. infiltrujaco-odparowującego) planowanego na działce o numerze ewidencyjnym 233 obręb Kobylnica, który pełnić będzie również funkcję zabezpieczającą w przypadku przepełnienia odbiornika końcowego. W związku z ryzykiem zalewania jezdni w tunelu, w przypadku ekstremalnie intensywnych opadów atmosferycznych określono odpowiednie wymagania konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej, które powinny temu zapobiegać. W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. W celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie i zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym. Na tym terenie, odbywać się będzie postój maszyn w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy, będzie on ogrodzony i posiadać będzie stały nadzór zabezpieczający przed dostępem osób trzecich. Wykonawca prac będzie zobowiązany do stałej kontroli stanu technicznego wykorzystywanych maszyn. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy będzie ograniczona do niezbędnego minimum, w jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. W przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi i wyposażonych w sorbent. W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, roboty przy wykopach będą wykonane w jak najkrótszym czasie, po którym nastąpi uporządkowanie terenu. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych

pojemnikach, w których zostały dostarczone przez producenta. Woda odpompowywana bezpośrednio z wykopów budowlanych przed odprowadzeniem do odbiornika będzie oczyszczana z zawiesiny poprzez wykorzystanie systemowego układu igłofiltrów lub poprzez pośredni zbiornik separacyjny.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, c, d, f, g, h, i, j ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, na podstawie zapisów karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany: na obszarach wodno-błotnych; w strefach ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych; na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; na obszarach górskich oraz obszarach przylegających do jezior; na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; na obszarach przylegających do uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Obszar inwestycji położony jest w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 144 - Dolina Kopalna Wielkopolska.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ww. ustawy, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym 1,1 km od przedsięwzięcia, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Cybiny PLH300038.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przekształconym antropogenicznie, który pozbawiony jest roślinności o charakterze naturalnym, zajmują go w większości tereny zbudowane, tereny komunikacji i użytkowane rolniczo. Roślinność ma tu charakter zieleni urządzonej (nasadzenia wzdłuż ul. Dworcowej i w sąsiedztwie zabudowy) lub zbiorowisk ruderalnych w obrębie torowiska kolejowego i w jego sąsiedztwie oraz w pasach drogowych istniejących dróg. Wnioskodawca przeprowadził trzy wizje terenowe (19 września 2019 r., 3 marca 2020 r. i 6 kwietnia 2020 r.), w ramach których przeprowadzono rozpoznanie gatunków roślin, grzybów i siedlisk metodą marszrutową. Na badanym obszarze nie stwierdzono gatunków chronionych jak również siedlisk chronionych. W trakcie wizji terenowej nie odnotowano obecności płazów. Nie stwierdzono występowania tras migracji płazów ani gadów, analiza terenu nie wykazała potencjalnych miejsc migracji, ani zimowisk. W trakcie wizji nie odnotowano żadnych cennych, ani chronionych gatunków owadów. Ze względu na silne przekształcone środowisko (tereny zabudowane) i fragment pola otoczonego z trzech stron zabudową i ogrodzeniami, stwierdzono obecność zwierząt pospolicie występujących w krajobrazie miejskim, głównie ptaków (gawrony, kawki, wrony, sroki, wróble). Podczas inwentaryzacji przeprowadzono również kontrole drzew pod względem występowania gniazd i dziupli, których nie stwierdzono, jednak Inwestor nie wyklucza możliwości gniazdowania ptaków w obrębie zarośli porastających nieużytki w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Na inwentaryzowanych drzewach nie stwierdzono obecności chronionych porostów.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością usunięcia 44 sztuk drzew, a także krzewów na powierzchni 300 m². W składzie gatunkowym drzew dominuje klon zwyczajny, dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, jesion wyniosły o obwodach pnia do 317 cm. Drzewa

przeznaczone są do wycinki głównie z powodu kolizji z planowaną budową lub z uwagi na złą kondycję. Pomimo, iż w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie stwierdzono występowania na drzewach przeznaczonych do wycinki gniazd to z uwagi na możliwość występowania na tym terenie ptaków, jako działanie minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na ornitofaunę nałożono warunek, aby wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od początku września do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Wnioskodawca wskazał, że przeprowadzone zostaną nasadzenia rekompensacyjne za wycinkę drzew i krzewów. W związku z tym oraz w celu minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nałożono warunek, aby przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne drzew w liczbie zależnej od wielkości obwodu pnia drzewa wycinanego, tj. za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm - nasadzić co najmniej jedno drzewo, o obwodzie pomiędzy 101-200 cm – co najmniej dwa drzewa, o obwodzie powyżej 201 cm - co najmniej trzy drzewa. Ponadto, nasadzenia zostaną wykonane również w stosunku do wyciętych krzewów.

W celu ochrony pni drzew przed przypadkowym uszkodzeniem przez ciężki sprzęt, na etapie decyzji środowiskowej nałożono warunek odpowiedniego zabezpieczenia pni drzew nie przeznaczonych do wycinki, przed mechanicznymi uszkodzeniami oraz warunek ochrony odłoniętych systemów korzeniowych przed przesuszeniem i przemarzeniem. Najwłaściwszym sposobem zabezpieczenia drzewa jest jego wygrodenie trwałym ogrodzeniem na czas prowadzenia prac. W ostateczności można użyć desek z zastosowaniem pomiędzy skrajnią pnia, a deską dodatkowego materiału amortyzującego (np. elastycznej rury PCV, styropianu, otuliny z pianki poliuretanowej). Nałożono także warunek składowania materiałów budowlanych i wyznaczania miejsc postoju ciężkiego sprzętu poza obrysem rzutu koron drzew.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, w terenie przekształconym antropogenicznie, przeprowadzenie nasadzeń rekompensacyjnych oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w niniejszej decyzji warunkami, 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 chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub powiązania z innymi obszarami. Ponadto, przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na krajobraz, korytarze ekologiczne i funkcje ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na skalę, charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia

na środowisko oraz brak znaczącego negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w ocenie Burmistrza Miasta i Gminy Swarzędz dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z zapisami art. 84 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

1. W przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a.

1a. W decyzji, o której mowa w ust. 1, właściwy organ może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c.

2. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Mając na uwadze powyższe – orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Swarzędz w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, stosuje się przepis art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego – niniejsza decyzja zostaje podana stronom do wiadomości poprzez zamieszczenie:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy w Swarzędzu; [www.bip.swarzedz.pl/Informator/Decyzje Środowiskowe](http://www.bip.swarzedz.pl/Informator/Decyzje%20Środowiskowe),
- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta i Gminy w Swarzędzu,
- na tablicy ogłoszeń Sołectwa Kobylnica,
- na tablicy ogłoszeń Sołectwa Gruszczyń.

Zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec tut. organu. Z dniem doręczenia tut. organowi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Ostateczność decyzji musi zostać potwierdzona przez organ wydający decyzję, poprzez zamieszczenie w niej klauzuli stwierdzającej ostateczność.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 22 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy, złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile przed upływem sześciu lat strona, która złożyła wniosek lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzyma stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, wydanym po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska albo właściwego Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia, 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.

W załączeniu:

Charakterystyka przedsięwzięcia

Nie pobrano opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 ze zm.)

Otrzymują:

1. Pełnomocnik x2
2. Strony postępowania przez publiczne obwieszczenie:
 - Tablica ogłoszeń UMiG Swarzędz
 - Tablica ogłoszeń Sołectwa Kobylnica
 - Tablica ogłoszeń Sołectwa Gruszczyń
 - BIP
3. aa

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. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
ul. Chlebowa 4/8, 61-003 Poznań
4. Starosta Poznański
ul. Jackowskiego 18, 60-509 Poznań

Sprawę prowadzi:
Paulina Adamska
tel. 61 65 10 655

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
nr WOS.6220.1.14.2020-17 z dnia 13 października 2020 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego w ul. Swarzędzkiej w Kobylnicy w ciągu drogi powiatowej nr DP 2407P, w zamian za likwidację przejazdu kolejowo - drogowego kat. A w km 7,532 linii kolejowej nr 353. Przedmiotowa droga znajduje się w województwie wielkopolskim, w powiecie poznańskim, w gminie Swarzędz, w miejscowości Kobylnica.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 1, 59/6, 59/7, 59/4, 59/5, 42, 269/3, 221/2, 62/7, 61, 221/25, 59/1, 58/1, 222/1, 269/4, 269/5, 233, 234, 221/3, 221/22, 221/5, 284, 283, 280, 272/2, 272/1, 273, 274/1, 275/1, 269/1, 249, 285/2, 221/6 w miejscowości Kobylnica.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę obiektów inżynierskich w postaci – wiaduktu kolejowego/tunelu drogowego wraz z przebudową infrastruktury kolejowej, w zakresie koniecznym do jego budowy pod szlakiem kolejowym nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,
- budowę, przebudowę i dowiązanie projektowanego układu drogowego do istniejącej sieci dróg oraz infrastruktury pieszo-rowerowej (planowana długość układu drogowego to około 0,62 km),
- wymianę nawierzchni odcinka drogi łączącej ul. Dworcową z dojazdem do wiaduktu od strony południowej,
- budowę i przebudowę instalacji i sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego, w zakresie koniecznym dla prawidłowego funkcjonowania obiektów drogowych i infrastruktury kolejowej,
- budowę, przebudowę elementów infrastruktury drogowej (odwodnienie, oświetlenie), urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz zmianę oznakowania poziomego i pionowego,
- likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 7,532 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa,
- przebudowę elementów linii kolejowej będących w kolizji z budowanym obiektem inżynierskim,
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowanym zagospodarowaniem oraz nasadzenia rekompensacyjne.

Planuje się budowę obiektów inżynierskich pod istniejącą linią kolejową (obiekt kolejowy) i ul. Dworcową (obiekt drogowy), w ciągu projektowanego nowego przebiegu ul. Swarzędzkiej. Pod przeszkodami projektuje się przejście jednojezdniową, dwukierunkową ulicą Swarzędzką. Planuje się realizację chodnika oraz ścieżki rowerowej. Konstrukcję obiektów inżynierskich planuje się wykonać monolityczne, masywne, żelbetowe.

W ramach budowy odcinka drogi przewiduje się wykonanie następujących podstawowych robót drogowych:

- wykonanie jezdni po nowym śladzie o szerokości podstawowej 7,0 m,

- wykonanie budowy i przebudowy istniejących dróg lokalnych-dojazdowych/wewnętrznych,
- wykonanie nowych warstw konstrukcji nawierzchni: podbudowy zasadnicze, warstwy wiążące i ścieralne,
- zamontowanie barier sprężystych i urządzeń BRD – wykonanie ciągów pieszych i rowerowych.

Łączna powierzchnia działek, na których będzie realizowane przedsięwzięcie to około 23,8 ha, natomiast łączna powierzchnia terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie to około 3,0 ha:

- powierzchnia planowanych nawierzchni jezdni około 0,48 ha,
- powierzchnia planowanych nawierzchni chodnika i ścieżki rowerowej około 0,26 ha,
- pozostałe powierzchnie (skarpy, tereny zieleni, istniejące zagospodarowanie) około 2,26 ha.

Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej będą prowadzone wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.

W celu ochrony akustycznej terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją, zastosowana zostanie nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu, o skuteczności 6 dB w stosunku do nawierzchni typu asfalt gładki. Wymaganą w decyzji skuteczność nawierzchni można osiągnąć przy zastosowaniu następujących warstw ścieralnych: pojedyncze dywaniki porowate o uziarnieniu kruszywa poniżej 10 mm, podwójne dywaniki porowate, nawierzchnie poroelastyczne. Aby zachować odpowiednie właściwości tłumiące nawierzchni, nałożono w decyzji warunek jej regularnego czyszczenia, co najmniej raz w roku.

Na terenie tzw. zaplecza placu budowy, odbywać się będzie postój maszyn w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy. Teren będzie ogrodzony i posiadać będzie stały nadzór zabezpieczający przed dostępem osób trzecich. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy będzie ograniczona do niezbędnego minimum, a w jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. W przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach, wyłożonych szczelnie płytami betonowymi i wyposażonych w sorbent.

Materiały budowlane i miejsca postoju ciężkiego sprzętu zostaną wyznaczone poza obrysem rzutu koron drzew.

Masy ziemne pochodzące z wykopów pod planowaną infrastrukturę będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą deponowane w przyzmy. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu.

Podczas budowy powstawać będą typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych i odpady z remontów oraz przebudowy dróg. Wszystkie odpady będą gromadzone selektywnie, w szczelnych pojemnikach lub kontenerach ustawionych w wyznaczonym miejscu posiadającym uszczelnione podłoże, zabezpieczonym przed dostępem osób postronnych, a po nagromadzeniu przekazywane jednostce posiadającej wymagane uprawnienia.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia zajdzie konieczność usunięcia 44

sztuk drzew, a także krzewów na powierzchni 300 m². Wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona od początku września do końca lutego, tj. poza okresem lęgowym ptaków. Dokonane zostaną nasadzenia rekompensacyjne drzew w liczbie zależnej od wielkości obwodu pnia drzewa wycinanego, tj. za każde wycięte drzewo o obwodzie pnia:

- do 100 cm – nasadzone zostanie co najmniej jedno drzewo,
- pomiędzy 101-200 cm – zostaną posadzone co najmniej dwa drzewa,
- powyżej 201 cm - zostaną posadzone co najmniej trzy drzewa.

Ponadto nasadzenia zostaną wykonane również w stosunku do wyciętych krzewów.

Pnie drzew, nieprzeznaczonych do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone przed przypadkowym uszkodzeniem przez ciężki sprzęt poprzez wygrodenie trwałym ogrodzeniem na czas prowadzenia prac lub przy użyciu desek z zastosowaniem pomiędzy skrajnią pnia, a deską dodatkowego materiału amortyzującego (np. elastycznej rury PCV, styropianu, otuliny z pianki poliuretanowej). Odsłonięte systemy korzeniowe zostaną zabezpieczone przed przesuszeniem i przemarzeniem.