



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Poznaniu**

Poznań, 20-01-2022 r.

WOO-II.420.42.2019.AB.27

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz ust. 1 pkt 1 lit I, art. 82 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Poznańskich Inwestycji Miejskich Sp. z o.o., działających przez pełnomocnika pana Jakuba Kiwica, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie trasy tramwajowej do Naramowic (etap II) od pętli Wilczak przez ul. Szelańską do skrzyżowania ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu, według wariantu 1.

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie miasta Poznań i polega na budowie nowej linii tramwajowej od pętli tramwajowej na ul. Wilczak poprzez ul. Szelańską i Garbary do skrzyżowania ul. Estkowskiego/Małe Garbary. Zakres prac obejmuje ponadto rozbudowę torowiska tramwajowego w ciągu ul. Estkowskiego wraz z rozbudową i przebudową układu drogowego; rozbudowę torowiska tramwajowego w ciągu ul. Małe Garbary na odcinku od ul. Plac Wielkopolski do skrzyżowania z ul. Garbary i ul. Estkowskiego wraz z rozbudową i przebudową układu drogowego; przebudowę i rozbudowę istniejącego układu drogowego; budowę i przebudowę infrastruktury technicznej, w tym budowę i przebudowę sieci trakcyjnej i elementów zasilania; przebudowę układu w rejonie dworca kolejowego „Poznań Garbary” m.in. poprzez budowę miejsc postojowych dla samochodów osobowych wraz ze stanowiskami ładowania pojazdów elektrycznych; budowę i przebudowę obiektów inżynierskich, w tym wiaduktu pod linią kolejową oraz murów oporowych; przebudowę sieci ciepłowniczej oraz rurociągu wodociągowego magistralnego.

Całkowita długość budowanej linii tramwajowej wyniesie ok. 3,2 km. Całkowita długość przebudowywanych dróg, ok. 4,9 km. Szacowana powierzchnia użytkowa parkingów wyniesie ponad 0,5 ha.

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

- 1) Teren przeznaczony pod plac budowy ograniczyć do minimum.
- 2) Zaplecze budowy z miejscem postoju pojazdów i maszyn oraz z miejscem składowania materiałów budowlanych zorganizować na utwardzonym podłożu wykazującym się najuboższą roślinnością, poza obrysem rzutu koron drzew.
- 3) Na terenie placu budowy, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych prowadzić wyłącznie w wyznaczonych miejscach szczelnie zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem środowiska.
- 4) Substancje mogące zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne magazynować w szczelnych i zamykanych pojemnikach, na utwardzonej nawierzchni.

- 5) Plac budowy i zaplecze techniczne wyposażać w sorbenty służące do niezwłocznego neutralizowania ewentualnych wycieków.
- 6) Zaplecze sanitarne budowy wyposażać w przenośne toalety, a ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych; opróżnianie i wywóz prowadzić przez uprawnione podmioty.
- 7) Prowadzić kontrole stanu technicznego maszyn i urządzeń pracujących na terenie budowy.
- 8) Minimalizować ilości wytwarzanych odpadów na etapie budowy; powstające odpady przekazywać w pierwszej kolejności do odzysku.
- 9) Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach odpornych na działanie odpadów w nich zgromadzonych; pojemniki lokalizować w miejscach utwardzonych; miejsca magazynowania odpowiednio oznakować, zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi i dostępem osób postronnych.
- 10) Przewóz materiałów sypkich zorganizować w sposób ograniczających wtórne pylenia.
- 11) Masy bitumiczne przewozić w pojazdach wyposażonych w zabezpieczenia ograniczające emisję oparów do środowiska.
- 12) Ograniczyć czas pracy silników spalinowych, maszyn i pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia do niezbędnego minimum.
- 13) Usuwać zanieczyszczenia na placu budowy oraz drogach dojazdowych, a w okresie susz - zraszać powierzchnie wodą.
- 14) Przed przystąpieniem do robót budowlanych dokonać ekspertyzy stanu technicznego istniejącej zabudowy zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia.
- 15) Prace wykonawcze charakteryzujące się znaczną emisją hałasu wykonywać wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.
- 16) Podjąć działania prowadzące do zapewnienia właściwych warunków akustycznych w budynku przy ul. Garbary 97 w Poznaniu, w szczególności dokonać wymiany stolarki okiennej.
- 17) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnieniem i przemarzaniem;
 - wykopy prowadzone w strefie korzeniowej drzew przeprowadzić ręcznie, ewentualnie niewielkimi koparkami lub metodą bezrozkopową (przewiertem sterowanym);
 - w przypadku konieczności obniżenia poziomu terenu, pozostawić teren wokół drzew i krzewów w zasięgu wyznaczonym przez obrys korony na wzmocnionych konstrukcyjnie wzniesieniach;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- 18) Wycinkę drzew ograniczyć do 1481 sztuk a krzewów do powierzchni 3877 m² i przeprowadzić ją w okresie od 1 września do końca lutego. Wycinkę w okresie od 1 września do 15 października prowadzić pod nadzorem przyrodniczym z udziałem ornitologa.
- 19) Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie, przed rozpoczęciem prac należy kontrolować wykopy, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
- 20) Przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych obiektów i demontażu infrastruktury drogowej (lamp ulicznych, sygnalizacji świetlnej, znaków drogowych) przeprowadzić

ogłędziny tych obiektów i elementów, pod kątem występowania gatunków chronionych ptaków i nietoperzy.

- 21) Przeprowadzić nasadzenia zastępcze drzew w stosunku 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w stosunku 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie pnia powyżej 200 cm oraz krzewów w ilości równej powierzchni krzewów wycinanych.
 - 22) Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. W projekcie nasadzeń uwzględnić gatunki krzewów i drzew przyjaznych ptakom (głogi, rokitnik, śliwa ałycza, bez czarny, derenie, jarzębina, kalina, śliwa tarnina, aronia). Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
 - 23) Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym oraz pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.
 - 24) Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy odpowiedzialny za: kontrolę realizacji warunków określonych w punktach I.2.18-I.2.20 niniejszej decyzji; kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych; identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac; podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych.
 - 25) Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia regularnie czyścić układy kanalizacji deszczowej z osadów oraz substancji ropopochodnych, a także minimum raz na sześć miesięcy prowadzić czyszczenie nawierzchni drogowych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1, 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:
- 1) Przedsięwzięcie zaprojektować i wykonać według wariantu 1 – inwestycyjnego.
 - 2) Płyty podporowe torowiska ułożyć na matach wibroizolacyjnych o grubości co najmniej 2 cm.
 - 3) Na wszystkich odcinkach dróg objętych zakresem przedsięwzięcia zastosować nawierzchnię o zmniejszonej hałaśliwości o skuteczności co najmniej 3 dB w odniesieniu do nawierzchni referencyjnej typu SMA11.
 - 4) W projekcie budowlanym uwzględnić rozwiązania pozwalające maksymalnie ograniczyć skalę wycinki drzew i krzewów.
 - 5) Wszystkie obiekty infrastruktury odwodnieniowej, mogące stanowić pułapkę dla małych zwierząt (w szczególności płazów) zabezpieczyć przed możliwością przedostawania się do nich zwierząt lub wyposażyć w elementy umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt.
 - 6) Wszelkie powierzchnie przezroczyste elementów infrastruktury drogowej (takie jak wiaty przystanków komunikacji) zabezpieczyć przed zderzeniami z ptakami poprzez zastosowanie elementów przezroczystych o niskim współczynniku odbicia i użycie następujących wzorów ograniczających kolizyjność ptaków:
 - pionowe linie lub inne wzory o szerokości minimalnej ok. 5 mm przy odstępie nie większym niż 10 cm,
 - poziome linie lub inne wzory o szerokości minimalnej ok. 3 mm w odstępie nie większym niż 3 cm,
 - wzory o szerokości minimalnej 5 mm w maksymalnym odstępie 5 cm.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii w rozumieniu ustawy Prawo ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie występowania poważnych awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest instalacją do spalania paliw.

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

Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania zrealizować przez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt. I.2 i I.3 niniejszej decyzji.

III. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego przedsięwzięcia.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

V. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

VI. Nakładam obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej

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

Analizę wykonać w terminie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić jej wyniki Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu, Prezydentowi Miasta Poznania i Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

W zakresie oddziaływania akustycznego wykonać pomiary poziomu hałasu w środowisku, w przekrojach zlokalizowanych na terenach podlegających ochronie akustycznej. Pomiary hałasu wykonać w dni powszednie tj. od poniedziałku do piątku, w których należy spodziewać się największego natężenia ruchu (poza okresem wakacyjnym i dniami wolnymi od pracy). Zapewnić wykonanie ww. pomiarów przez akredytowane laboratorium. Przy ustalaniu przekrojów pomiarowych uwzględnić lokalizację określoną w tabeli 1.

Tabela 1

Lp.	Oznaczenie punktu przyjęte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko	Adres
1	P04	ul. Naramowicka 24
2	P13	ul. Szelałowska 51
3	P23	ul. Szelałowska 13

Pomiary wykonać w miarę możliwości na wysokości pierwszego piętra w świetle okien lub na granicy terenu na wysokości 1,5 m, jeśli w świetle okien nie będzie to możliwe.

Wyniki pomiarów oraz wyniki matematycznej analizy akustycznej wykonanej w programie modelującym, zgodnie z obowiązującą metodyką, odnieść do akustycznych standardów jakości środowiska.

VII. Integralną częścią decyzji jest załącznik nr 1 stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

22 lutego 2019 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalnego Dyrektora* wpłynął wniosek spółki Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o., działającej przez pełnomocnika pana Jakuba Kiwica, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie trasy tramwajowej do Naramowic (etap II) od pętli Wilczak przez ul. Szelałowską do skrzyżowania ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu. Do przedmiotowego wniosku dołączono m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia, dalej *k.i.p.* sporządzoną w 4 egzemplarzach, wraz z załącznikami i elektronicznym zapisem na informatycznych nośnikach danych.

Przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 61 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, pkt 61, pkt 58, pkt 56 lit. b, pkt 68 i pkt 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane. 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), jednakże na podstawie § 4 nowego rozporządzenia do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie wydania decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.), dalej *ustawy ooś*, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.), dalej *k.p.a.* *Regionalny Dyrektor* zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MR z 2014 r. poz. 25 z późn. zm.), działka o numerze ewidencyjnym 16/2, arkusz 2, obręb 0051 m. Poznań, na której realizowane będzie częściowo przedsięwzięcie, stanowi teren zamknięty. Wnioskodawca tj. Poznańskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. są podmiotem zależnym od Miasta Poznań, które ma 100% udziałów w spółce. Ponadto, przedsięwzięcie planowane jest do realizacji w województwie wielkopolskim. W związku z tym, na podstawie art. 75 ust 6, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. I oraz art. 123 ust. 1 *ustawy ooś* (w brzmieniu przed 24 września 2019 r.), *Regionalny Dyrektor* uznał się za organ właściwy miejscowo i rzeczowo w

sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712) do spraw wszczętych na podstawie *ustawy ooś* i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ww. ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. Zmiana *ustawy ooś* oraz niektórych innych ustaw weszła w życie 24 września 2019 r., natomiast przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte 22 lutego 2019 r. Zatem do przedmiotowej sprawy stosuje się przepisy *ustawy ooś* w brzmieniu obowiązującym przed 24 września 2019 r.

W oparciu o materiały przedłożone w toku postępowania, za strony postępowania *Regionalny Dyrektor* uznał wnioskodawcę oraz podmioty, którym przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Na podstawie art. 61 § 4 *k.p.a.*, zawiadomieniem z 19 marca 2019 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.1 *Regionalny Dyrektor* poinformował strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Wobec faktu, iż liczba stron postępowania przekracza 20, organ zawiadamiał strony o swoich czynnościach zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś*, w trybie art. 49 *k.p.a.* Wszystkie zawiadomienia dotyczące czynności organu w przedmiotowej sprawie były zamieszczane na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu. O powyższym sposobie zawiadamiania *Regionalny Dyrektor* poinformował strony postępowania we wszczęciu, które zostało wywieszane na tablicy informacyjnej i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Poznań.

W toku prowadzonego postępowania na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2, art. 68 i art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 5 kwietnia 2019 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.2 *Regionalny Dyrektor* wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, także co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 18 kwietnia 2019 r. znak: NS-52/1-46/19 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia *k.i.p.* oraz przedłużył termin zajęcia stanowiska w sprawie do 14 dni od daty otrzymania uzupełnienia. Pismem z 27 maja 2019 r. pełnomocnik inwestora przedłożył stosowane wyjaśnienia. 6 czerwca 2019 r. znak: NS-52/1-46(2)/19 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu wyraził opinię, w której stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 i art. 68 *ustawy ooś*, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 z późn. zm.), w ówczesnym brzmieniu, pismem z 5 kwietnia 2019 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.3 *Regionalny Dyrektor* wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, dokonanie uzgodnienia wraz z określeniem zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z 9 maja 2019 r. znak: PO.ZZŚ.4.435.174.1.2019.MDB Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wydał opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, i w której

określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

24 czerwca 2019 r. strona postępowania (właścicielka działki przy ul. Szelałgowskiej) osobiście zapoznała się z dokumentacją w przedmiotowej sprawie.

W oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz na podstawie opinii organów współdziałających i informacji o przedsięwzięciu zebranych w toku postępowania wyjaśniającego, uwzględniając kryteria określone w art. 63 *ustawy ooś*, postanowieniem z 3 lipca 2019 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.7 *Regionalny Dyrektor* stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W konsekwencji powyższego, zgodnie z art. 63 ust. 5 *ustawy ooś*, postanowieniem z 29 lipca 2019 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.9 *Regionalny Dyrektor* zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

7 września 2020 r. wnioskodawca przedłożył 3 egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie trasy tramwajowej do Naramowic (etap II) od pętli Wilczak przez ul. Szelałgowską do skrzyżowania ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu, dalej *raport*. Powyższe skutkuje ustąpieniem przyczyny uzasadniającej zawieszenie postępowania. W obliczu ww. przesłanek, postanowieniem z 7 października 2020 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.10 *Regionalny Dyrektor* podjął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 50 § 1 *k.p.a.*, pismem z 8 stycznia 2021 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.13 *Regionalny Dyrektor* wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji o: aktualne pełnomocnictwo dla pana Jakuba Kiwica; zaktualizowanie działek stanowiących przedmiot przedsięwzięcia; załączenie wypisów i wyrysów z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla przedsięwzięć towarzyszących; złożenie podpisów autorów pod *raportem*; szerszy opis przedsięwzięć towarzyszących, kolizji i rozbiórki; doprecyzowanie niektórych zapisów związanych z technologią budowy linii; analizę wpływu przedsięwzięć na zabytki; uzupełnienie informacji związanych z oddziaływaniem na przyrodę, oddziaływaniem akustycznym i wibroakustycznym, gospodarką wodno-ściekową, hydrogeologią oraz ochroną gleb. Pismem z 28 lutego 2021 r. przedłożono uzupełnienie *raportu*.

Z uwagi na to, że przedłożone uzupełnienie nie czyniło zadość wezwaniu, pismem z 29 kwietnia 2021 r., znak: WOO-II.420.42.2019.AB.17 *Regionalny Dyrektor* ponownie wezwał pełnomocnika do uzupełnienia *raportu* z zakresu przedsięwzięć towarzyszących, oddziaływania akustycznego i wibroakustycznego, ochrony przyrody oraz odwodnienia przedsięwzięcia. Uzupełnienie wpłynęło 9 czerwca 2021 r.

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 i ust. 2, art. 78 ust. 1 pkt 2 *ustawy ooś*, pismem z 5 lipca 2021 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.19 *Regionalny Dyrektor* wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu z wnioskiem o opinię co do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Pismem z 4 sierpnia 2021 r. znak: NS-9011.1.195.2021.AC Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu zaopiniował przedsięwzięcie pozytywnie.

Ze względu na fakt, iż Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu wydał opinię, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś* *Regionalny Dyrektor* nie wystąpił o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego, w celu zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, w dniach od 12 lipca 2021 r. do 12 sierpnia 2021 r. włącznie podano do publicznej wiadomości informację o złożeniu wniosku w sprawie wydania

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o zamieszczeniu informacji o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych, o organie właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie, o organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków, jak i do wydania niniejszej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, w terminie 30 dni, tj. od 13 lipca 2021 r. do 11 sierpnia 2021 r. Obwieszczenie dotyczące udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu zostało wywieszenie na tablicy informacyjnej oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz ogłoszone w sposób zwyczajowo przyjęty w mieście Poznaniu. We wskazanym terminie nie wniesiono żadnych uwag i wniosków, natomiast jedna osoba poprzez pocztę elektroniczną zwróciła się o udostępnienie *raportu* wraz z załącznikami i uzupełnieniami, które to dokumenty zostały ww. osobie udostępnione.

Po zebraniu materiałów w sprawie, na podstawie art. 10 § 1 *k.p.a.* zawiadomieniem z 21 sierpnia 2021 r. znak: WOO-II.420.42.2019.AB.22 organ poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie przed wydaniem decyzji. W wyznaczonym terminie, podanym w zawiadomieniu żadna ze stron postępowania nie zapoznała ani nie wypowiedziała się w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 *ustawy* oś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej m.in. dla drogi publicznej. Zgodnie z art. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 z późn. zm.) drogą publiczną jest droga zaliczona na podstawie niniejszej ustawy do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych. Zgodnie natomiast z definicją wskazaną w art. 4 ww. ustawy droga to budowla wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi, urządzeniami oraz instalacjami, stanowiącą całość techniczno-użytkową, przeznaczoną do prowadzenia ruchu drogowego, zlokalizowana w pasie drogowym. Z kolei droga na terenie zabudowy lub przeznaczonym do zabudowy zgodnie z przepisami o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w której ciągu może być zlokalizowane torowisko tramwajowe definiowana jest jako ulica. Natomiast torowisko tramwajowe, zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy o drogach publicznych, definiowane jest jako część ulicy między skrajnymi szynami wraz z zewnętrznymi pasami bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m każdy.

Głównym przedmiotem niniejszego postępowania jest linia tramwajowa zlokalizowana częściowo w istniejących pasach drogowych oraz ulicach. Uwzględniając powyższe oraz przedmiot postępowania należy stwierdzić, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wydawana jest m.in. dla drogi publicznej. Oznacza to, że *Regionalny Dyrektor* nie bada zgodności lokalizacji linii tramwajowej oraz dróg z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do pozostałych przedsięwzięć objętych wnioskiem stwierdzono, że dla terenu, na którym planowany jest parking buforowy oraz nastąpi przebudowa sieci ciepłowniczej, nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego. W pozostałym zakresie infrastruktury towarzyszącej, przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonych następującymi uchwałami:

1. Uchwałą nr XXXVI/609/VII/2016 Rady Miasta Poznania z dnia 18 października 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon ulicy Na Szańcach" w Poznaniu.
2. Uchwałą nr L/906/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Park Cytadela" w Poznaniu.

3. Uchwałą nr LXXV/1032/V/2010 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Rejon ulic Sołtysiej i Przełajowej".
4. Uchwałą nr XXXVI/610/VII/2016 Rady Miasta Poznania z dnia 18 października 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "w rejonie ulic Bóźnicznej i Północnej" - część A w Poznaniu.
5. Uchwałą nr XLI/611/VI/2012 Rady Miasta Poznania z dnia 20 listopada 2012 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Plac Wielkopolski" w Poznaniu.

Z zapisów powyższych uchwał wynika, iż na terenach objętych planami dopuszcza się lokalizację i przebudowę/rozbudowę sieci infrastruktury technicznej, a zatem lokalizacja przebudowy istniejącej sieci wodociągowej jest zgodna z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedsięwzięcie polega na: budowie nowej linii tramwajowej w ciągu ul. Garbary i ul. Szelągowskiej wraz z rozbudową i przebudową układu drogowego; rozbudowie torowiska tramwajowego w ciągu ul. Estkowskiego wraz z rozbudową i przebudową układu drogowego; rozbudowie torowiska tramwajowego w ciągu ul. Małe Garbary na odcinku od placu Wielkopolskiego do skrzyżowania z ul. Garbary i ul. Estkowskiego wraz z rozbudową i przebudową układu drogowego. Całkowita długość budowanej linii tramwajowej wyniesie ok. 3,2 km. Całkowita długość przebudowywanych dróg, ok. 4,9 km.

Planowany zakres prac obejmuje również: rozbudowę i przebudowę skrzyżowań znajdujących się na przebiegu planowanej trasy tramwajowej; przebudowę układu komunikacyjnego w okolicy dworca kolejowego „Poznań Garbary” wraz z budową parkingu buforowego; budowę obiektów inżynierskich; budowę i przebudowę chodników, ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych; realizację infrastruktury towarzyszącej. Szacowana powierzchnia użytkowa planowanego parkingu buforowego wyniesie ok. 0,52 ha.

Celem przedsięwzięcia jest wzrost dostępności komunikacji publicznej i usprawnienie komunikacji pomiędzy osiedlami i terenami przewidzianymi pod zabudowę znajdującymi się w północnej części miasta, a centrum miasta, poprzez połączenie istniejących torowisk w ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu z aktualnie budowaną trasą tramwajową na Naramowice (Etap III od pętli Wilczak do Naramowic). Ponadto zakłada się zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz zmniejszenie emisji hałasu w wyniku potencjalnego zmniejszenia liczby osób dojeżdżających do centrum miasta prywatnymi samochodami. Przedmiotowa inwestycja ma na celu również poprawę warunków bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu, w tym: osób, także tych o ograniczonej sprawności, pieszych oraz rowerzystów. Zakładany czas eksploatacji torowiska to 20 lat. Po tym czasie, na podstawie stanu torowiska i trakcji, zarządzający infrastrukturą podejmie decyzję o niezbędnym zakresie remontu.

Przedsięwzięcie wiązać się będzie z koniecznością rozbioru istniejących obiektów budowlanych kolidujących z przedmiotem inwestycji oraz wycinką zadrzewienia. Usunięcie kolizji z infrastrukturą techniczną obejmuje m.in. przebudowę wiaduktu kolejowego prowadzącego 4 tory kolejowe (docelowo) w ciągu linii kolejowej nr 3; przebudowę sieci ciepłowniczej; przebudowę sieci kanalizacji sanitarnej, ogólnospławnej oraz deszczowej i rurociągu wodociągowego magistralnego. Ponadto wnioskodawca przewiduje również przebudowę sieci gazowej niskiego i średniego ciśnienia, sieci elektroenergetycznych, oświetlenia ulicznego oraz urządzeń teletechnicznych. Zabezpieczone zostaną elementy sieci kanalizacji ogólnospławnej i sanitarnej kolidujące z przedsięwzięciem: rurociąg tłoczny DN1200 mm z przepompowni Garbary poprzez wykonanie tunelu, w którego środku przebiegać będzie istniejący rurociąg tłoczny; strategiczny dla funkcjonowania miasta kolektor „Główny” wraz z jego infrastrukturą (m.in. komorami zasuw i przelewowymi); komora przelewu burzowego "Bóźnicza". Z uwagi na brak możliwości przesunięcia układu torowego tak, aby uniknąć kolizji, sieć zabezpieczona zostanie przed wpływem obciążeń statycznych i dynamicznych wynikających z usytuowania torowiska w bezpośrednim sąsiedztwie

infrastruktury technicznej w celu niwelacji negatywnego wpływu trasy tramwajowej na system kanalizacyjny.

Przebieg trasy tramwajowej do Naramowic (etap II) od pętli Wilczak przez ul. Szelałowską do skrzyżowania ul. Estkowskiego/Małe Garbary w Poznaniu wyznaczony został w strategicznych dokumentach dotyczących zagospodarowania przestrzennego miasta, m.in. w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania” (Uchwała nr LXXII/1137/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 23 września 2014 r.) oraz w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Poznania na lata 2014 – 2025” tzw. Plan transportowy (Uchwała nr LXIV/1010/VI/2014 Rady Miasta Poznania z dnia 18 marca 2014 r.) zaktualizowany uchwałą nr VII/88/VIII/2019 Rady Miasta Poznania z dnia 26 lutego 2019 roku. W planie tym znajduje się zapis, że „*trwają przygotowania do wykonania Etapu II tej inwestycji zakładającego budowę trasy tramwajowej od pętli Wilczak do skrzyżowania ul. Garbary/ul. Estkowskiego*”. Ponadto w ww. dokumencie zapisano, że budowa trasy tramwajowej na Naramowice ma służyć przede wszystkim zwiększeniu dostępności do tramwaju na obszarach generujących duży ruch pasażerski. „Polityka Transportowa Poznania” zastąpiona przez „Politykę Mobilności Transportowej Miasta Poznania” również wskazuje na budowę powyższej trasy tramwajowej m.in. jako celową do priorytetyzacji transportu publicznego.

Przedsięwzięcie uwzględnione jest w „Programie Ochrony Środowiska dla Miasta Poznania na lata 2017-2020 z perspektywą do 2024 roku”. W tym dokumencie wskazano na zagadnienia związane z ochroną klimatu i jakości powietrza oraz zagrożeniem hałasem, jako czynnikami związanymi z przedsięwzięciem; jednocześnie jako cele i kierunki interwencji został wskazany zrównoważony transport wpisujący się w ramy niniejszego przedsięwzięcia.

W innych dokumentach strategicznych, jak: „Strategia Rozwoju Miasta Poznania 2020+”, „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Poznania na lata 2014-2025”, czy „Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Miasta Poznania” planowana linia tramwajowa nie została wskazana wprost, lecz wpisuje się ona w koncepcje działań, priorytety i kierunki rozwoju miasta jako inwestycja zwiększająca atrakcyjność i efektywność transportu publicznego, pozwalająca na osiągnięcie rozwoju i integracji różnych form transportu.

Zgodnie z danymi zamieszczonymi na portalu sip.gezopoz.pl teren przedsięwzięcia częściowo jest określony jako zdegradowany i podlegający rewitalizacji (ul. Garbary i przylegające do niej ulice; ul. Estkowskiego).

W raporcie przedstawiono wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, wariant 1 (inwestycyjny) oraz wariant 2 (alternatywny). W wyniku odstąpienia od realizacji przedsięwzięcia nie nastąpi przeniesienie ruchu pasażerskiego do komunikacji zbiorowej (tramwaju), nie nastąpi również przebudowa istniejących dróg, a także budowa elementów usprawniających przejazd komunikacji miejskiej oraz budowa infrastruktury rowerowej. Wnioskodawca wskazuje, iż będzie to miało negatywne konsekwencje dla bezpieczeństwa ruchu drogowego i spowoduje wzrost natężenia ruchu samochodowego.

Oba proponowane warianty wskazane zostały w raporcie w granicach tych samych pasów drogowych, ale nieznacznie różnią się lokalizacją torowiska tramwajowego w stosunku do jezdni ulic, a także innym dostosowaniem pozostałej infrastruktury oraz niezbędnych przebudów sieci uzbrojenia terenu w dostosowaniu do układu drogowo-tramwajowego. Różnice przedstawiono w poniżej tabeli 2.

Tabela 2

Lokalizacja	Rozwiązania związane z położeniem torowiska	
	Wariant 1 (realizacyjny)	Wariant 2 (alternatywny)
Ul. Szelałowska od włączenia w torowisko w ciągu ul. Naramowickiej do przystanku Wilczak	po zachodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą	po wschodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą

Ul. Szelągowska od przystanku Wilczak do wlotu skrzyżowania z ul. Winogrady	w środku jezdni, bez oddzielenia wyspami	po wschodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą
Ul. Szelągowska na wlocie i wylocie skrzyżowania z ul. Winogrady	po zachodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspami dzielącymi	po wschodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą
Ul. Szelągowska od wylotu skrzyżowania z ul. Winogrady do rejonu zabudowań przy ul. Szelągowskiej 11	w środku jezdni, bez oddzielenia wyspami	po wschodniej stronie jezdni, bez oddzielenia wyspami
Ul. Szelągowska od rejonu zabudowań przy ul. Szelągowskiej 11 do rejonu ul. Na Stoku	po zachodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą	po wschodniej stronie jezdni, bez oddzielenia wyspami
Ul. Szelągowska i ul. Garbary: od rejonu ul. Na Stoku do skrzyżowania z ul. Grochowe Łąki	po zachodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą	po zachodniej stronie jezdni, oddzielenie wyspą dzielącą

W przedstawionej organowi dokumentacji została zawarta pełna analiza wszystkich aspektów związanych z ochroną środowiska dla obu wariantów. Zakres powierzchniowy inwestycji jak i sposób realizacji prac budowlanych dla obu wariantów jest zbliżony. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie alternatywnym wymagałaby wycięcia 1624 szt. drzew i usunięcia 4023 m² krzewów w odniesieniu do 1481 szt. drzew i 3877 m² krzewów w wariantcie inwestycyjnym, a zatem skala wycinki jest mniejsza na korzyść wariantu wybranego przez wnioskodawcę do realizacji. Ponadto w wariantcie alternatywnym wykazano przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie.

Uwzględniając powyższe, na podstawie analizy porównawczej *Regionalny Dyrektor* przychylił się do wnioskowania podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia, że najkorzystniejszy dla środowiska wydaje się wariant inwestycyjny. Przede wszystkim w wariantcie tym nastąpi mniejsza ingerencja w wycinkę drzew i krzewów i wykazane zostało mniejsze oddziaływania akustyczne. W pozostałym zakresie oddziaływania drogi w obu wariantach będą porównywalne.

W raporcie zawarta została analiza konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Zgodnie z treścią *raportu*, 12 czerwca 2019 r. odbyło się spotkanie z mieszkańcami, na którym została przedstawiona koncepcja poprowadzenia II etapu tramwaju na Naramowice. W trakcie procesu konsultacyjnego mieszkańcy zgłosili postulaty, uwagi i wnioski dotyczące zarówno układu komunikacyjnego, otoczenia urbanistycznego projektu, jak i zagospodarowania zieleni. Jednym z głównych postulatów była rezygnacja z projektowanej drogi serwisowej wzdłuż ul. Szelągowskiej (na odcinku Wilczak–Winogrady) i zachowanie istniejących drzew, co wiąże się z obniżeniem klasy drogi. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym, Zarząd Transportu Miejskiego wspólnie z Poznańskimi Inwestycjami Miejskim wystąpił do zarządcy drogi ze stosownym wnioskiem w tej sprawie. Do ZTM wpłynęły również uwagi i wnioski Stowarzyszenia Rowerowy Poznań, Stowarzyszenia Inwestycje dla Poznania, SIW Poznaniacy oraz spółek Vastint i Trigony. Uwagi przekazali również mieszkańcy ul. Szelągowskiej wnioskując m.in. o oddalenie torowiska tramwajowego od zabudowań, likwidację drogi serwisowej wraz z obniżeniem klasy drogi, pozostawienie pasa zieleni oraz wprowadzenie buspasów wraz autobusami elektrycznymi.

Planowane przedsięwzięcie zostało zlokalizowane w ścisłym centrum miasta Poznania. W raporcie przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące m.in. budowy geologicznej, warunków gruntowo-wodnych oraz zagrożeń związanych z lokalizacją przedsięwzięcia i uwarunkowaniami gruntowo-wodnymi. Pod względem lokalizacyjnym, na terenie objętym inwestycją, ani w jego najbliższym sąsiedztwie nie występują złoża surowców mineralnych.

Przedsięwzięcie nie będzie również zlokalizowane na strefach ochronnych ujęć wody, ani też w granicach głównych zbiorników wód podziemnych.

W ujęciu morfologicznym w rejonie skrzyżowania ulic Garbary, Szelągowskiej i alei Armii Poznań planowane przedsięwzięcie znajduje się na terasie nadzalewowej (niższej) w dolinie rzeki Warty, natomiast na pozostałym odcinku, w przewodzie na zboczu doliny oraz na wyższej terasie rzeki Warty. Całkowita amplituda rzędnych terenu wynosi około 21,5 m, od rzędnych 57,5 m n.p.m. w rejonie skrzyżowania ulic Garbary, Szelągowska i alei Armii Poznań poprzez 71,8 m n.p.m. w rejonie skrzyżowania ulic Szelągowska i Winogrady do ~75,3-79,0 m n.p.m. w początkowym odcinku w rejonie skrzyżowania ulic Szelągowska, Słowiańska, Naramowicka i Wilczak.

Na potrzeby przedsięwzięcia, w ramach rozpoznania warunków geotechnicznych i budowy geologicznej w podłożu linii tramwajowej, wykonano m.in. 29 otworów badawczych o głębokości do 10 m p.p.t. o łącznym metrażu 153 mb. Badania przeprowadzono wzdłuż istniejącej ul. Szelągowskiej, na terenie Parku Szelągowskiego, w rejonie skrzyżowania ulic Garbary, Szelągowska i alei Armii Poznań oraz na terenie pętli autobusowej na Garbarach. Wyniki i analizę przedstawiono w dołączonej do *raportu* Dokumentacji badań podłoża gruntowego dla określenia warunków gruntowo – wodnych i geotechnicznych w podłożu inwestycji pn. „Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – etap II od pętli Wilczak do skrzyżowania ulic Garbary/Estkowskiego w Poznaniu” odcinek od skrzyżowania ulic Szelągowska/Słowiańska/Naramowicka/Wilczak do wiaduktu kolejowego nad ul. Garbary. Geoprojekt Poznań, wykonanej w styczniu 2016 r.

Od powierzchni terenu w przewodzie występuje warstwa nasypów zbudowanych z mieszaniny piasków drobnych i gliniastych próchnicznych, piasków pylastych, drobnych, średnich i gliniastych, pyłu piaszczystego, gliny piaszczystej, namułu, namułu pylastego i piaszczystego z domieszkami humusu, kamieni, gliny oraz gruzu ceglanego. Nasypy osiągają miąższość ~0,8-5,7 m, a powstały jako nasyp drogowy pod istniejącymi ulicami: Garbary, Szelągowską i aleją Armii Poznań oraz jako zasypki/obsypki licznego na tym terenie uzbrojenia podziemnego. Lokalnie – przy ul. i w rejonie skrzyżowania ulic Słowiańska z Naramowicką od powierzchni występuje gleba (humus) w warstwie o miąższości 0,2-0,5 m. Poniżej, w rejonie skrzyżowania ulic Garbary, Szelągowska i alei Armii Poznań stwierdzono holocenijskie osady rzeczne, wykształcone jako organiczne torfy i namuły, próchniczne mułki i próchniczne piaski oraz lokalnie mineralne piaski o uziarnieniu drobnym i średnim. Głębiej pod osadami rzecznyymi, a na pozostałym terenie bezpośrednio pod glebą lub nasypami występują osady wodnolodowcowe zlodowacenia północnopolskiego wykształcone jako piaski pylaste, drobne, średnie i grube oraz pospółki, wśród i w spągu w których nawiercono zastoiskowe pyły piaszczyste i gliny pylaste. W części środkowej omawianego terenu, w rejonie skrzyżowania ulic Szelągowska i Winogrady pod ww. piaskami wodnolodowcowymi lub bezpośrednio pod nasypami stwierdzono osady lodowcowe zlodowacenia środkowopolskiego, wykształcone jako gliny zwałowe – głównie gliny piaszczyste, gliny i piaski gliniaste; lokalnie wśród glin występują soczewki piasków drobnych i średnich. Wyżej opisane osady wodnolodowcowe lokalnie na głębokości ~3,1-8,1 m p.p.t. pościelone są przez ility.

Analiza geotechniczna wykazała, że część występujących gruntów w podłożu gruntów bardzo łatwo może ulegać uplastycznieniu, a pod wpływem drgań ujawniać właściwości tiksotropowe. Ponadto, rozpoznane ility należą do gruntów ekspansywnych o dużej zdolności do pęcznienia i skurczu. Uwzględniając powyższe, ze względów inżynierskich, grunty te w trakcie robót wymagać będą szczególnej ochrony przed niekorzystnym wpływem warunków atmosferycznych i wody gruntowej, co będzie miało szczególne znaczenie w przypadku wykonywania robót w okresie opadów atmosferycznych oraz wiosennych roztopów pokrywy śnieżnej i rozmarzania spoistego podłoża. Ich charakter tiksotropowy konieczny będzie do uwzględnienia np. przy projektowaniu i budowie podłoża i określaniu nawierzchni drogowych. Są to zagadnienia z dziedziny inżynierii budowlanej.

Warunki hydrogeologiczne w obrębie całej planowanej inwestycji są zróżnicowane i w prosty sposób wynikają z ukształtowania terenu i z jego budowy geologicznej. W ujęciu ogólnym, w części południowej przedsięwzięcie znajduje się w obrębie jednostki hydrogeologicznej aQII/Tr gdzie poziomem użytkowym są nieizolowane wody poziomów czwartorzędowego i neogeńskiego (dawne trzeciorzędowe). Północna część przedsięwzięcia (ul. Szelałowska) znajduje się w obrębie jednostki 1 cTrI, co oznacza, że w obszarze tym poziomem użytkowym są wody neogenu (dawne trzeciorzędowe). Woda gruntowa występuje przede wszystkim w piaskach rzecznych i wodnolodowcowych w końcowym fragmencie omawianego terenu, w rejonie skrzyżowania ulic Garbary, Szelałowska i alei Armii Poznań. Stwierdzono ją także w przewarstwiach piaszczystych wśród mułków próchnicznych. Występująca tu woda posiada przede wszystkim zwierciadło swobodne, lokalnie zwierciadło napięte lub zaobserwowano ją w postaci sączy. Z *raportu* wynika, że z uwagi na budowę geologiczną, duże zróżnicowanie hipsometryczne oraz położenie terenu badań w przewadze na zboczu doliny Warty, głębokość występowania zwierciadła wód gruntowych jest zróżnicowana, a jej zwierciadło jest wyraźnie pochylone w kierunku koryta rzeki i powiązane z jej stanami. Obserwacje i pomiary wody gruntowej prowadzono na przełomie 2015/2016 roku. W trakcie badań terenowych ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej stwierdzono na głębokości ~4,0-7,7 m p.p.t. W związku z powiązaniem hydraulicznym z wodami rzeki Warty prognozuje się, że w okresach wysokich stanów wód w rzece, ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej może podnieść się nawet o ~2-4 m powyżej ww. głębokości. Ponadto niezależnie od wahań wody gruntowej, po deszczach i roztopach śniegu, lokalnie, mogą pojawić się sączenia wody.

Przedstawione w *raporcie* oraz w załącznikach informacje wskazują, że w podłożu rozważanego terenu występują niekorzystne warunki gruntowe ograniczające wybór sposobu posadowienia obiektu. Jak wynika z dokumentacji, po względem geoinżynierskim, teren przedsięwzięcia zaliczony został do III kategorii geotechnicznej, tj. skomplikowanych warunków gruntowych ze względu m.in. na rodzaj obiektu, położenie na zboczu doliny rzeki Warty, dużą miąższość nasypów oraz lokalne występowanie w podłożu słabonośnych gruntów organicznych i próchnicznych oraz ekspansywnych iłó. Planowana trasa tramwajowa położona będzie na skarpie wciętej w wysoczyznę doliny rzeki Warty. Jak wynika z *raportu*, na skarpie tej w przeszłości obserwowane były ruchy masowe, co uwidoczniło się w deformacji i spękaniu nawierzchni istniejącej ulicy Szelałowskiej i objęte zostało badaniami geotechnicznymi w sierpniu 2006 r. Wskazany teren planowanego przedsięwzięcia został określony jako obszar zagrożony procesami geodynamicznymi na glinach morenowych (ul. Szelałowska) oraz na stropie iłó (ul. Wolnica) w rejonie placu Wielkopolskiego. W przedłożonych dokumentacjach odrzucono możliwość bezpośredniego posadowienia torowiska. Wyjaśniono, że sposób posadowienia planowanej trasy tramwajowej wymaga dalszych analiz i obliczeń, w tym stateczności istniejącej skarpy ulicy Szelałowskiej, a wybrana ostatecznie technologia wykonania trasy tramwajowej będzie uwzględniać specyfikę warunków gruntowo-wodnych występujących w rozważanym podłożu. Ze względu na znaczne zróżnicowanie warunków gruntowo-wodnych i geotechnicznych w podłożu, na etapie budowy niezbędne jest prowadzenie nadzoru geotechnicznego. Jak wynika z *raportu*, przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia wnioskodawca uszczegółowi rozpoznanie geologiczne, które umożliwi określenie szczegółowych uwarunkowań technicznych budowy trasy tramwajowej. Z punktu widzenia budowy trasy tramwajowej najdokładniej należy rozpoznać odcinek środkowy, zbadać jego stateczność oraz stwierdzić czy w przedmiotowym obszarze występują obszary narażone na wystąpienie procesów geodynamicznych, a także zaprojektować odpowiednie wzmocnienie skarpy, uwzględniając rzekę Wartę i jej przepływy powodziowe.

Na odcinku wzdłuż ulicy Szelałowskiej koryto rzeki Warty przebiega w najbliższym miejscu w linii prostej w odległości około 30 m od krawędzi obecnej jezdni. Pomiedzy jezdnią ulicy Szelałowskiej, a korytem rzeki, na połowie skarpy przebiega ścieżka rowerowa. Ponadto, w rejonie wiaduktu kolejowego w poprzek ul. Garbary przeprowadzony jest skanalizowany ciek Bogdanka, który w ceglanej skarpie nabrzeża portowego uchodzi do Warty. Uwzględniając

przedstawioną na załącznikach graficznych granicę i zakres opracowania stwierdzono, że, przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest w obszarze szczególnego zagrożenia powodziowego, tj. w zasięgu rzędnej wód o prawdopodobieństwie wystąpienia $Q = 1\%$ (woda stuletnia). Tereny zalewowe występują w południowej części ul. Szelągowskiej, przy skarpie, po której przebiega ścieżka rowerowa.

Jak wskazał w opinii organ właściwy do ocen wodnoprawnych, planowane przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Warty, w granicach trzech jednolitych części wód powierzchniowych: Warta od Kopli do Cybiny o kodzie PLRW60002118579, Warta od Cybiny do Różanego Potoku o kodzie RW600021185933 oraz Bogdanka o kodzie PLRW60001718578, a także w granicach jednolitej części wód podziemnych o kodzie PLGW600060.

Warta od Kopli do Cybiny jest silnie zmienioną częścią wód o złym stanie, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych, dla której, ze względu na brak możliwości technicznych, przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 r. Warta od Cybiny do Różanego Potoku jest również silnie zmienioną częścią wód o złym stanie, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych dla niej wyznaczonych, dla której ze względu na brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty, przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego do 2021 r. Ich celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieką istotnego oraz osiągnięcie dobrego stanu chemicznego. Bogdanka jest silnie zmienioną częścią wód o dobrym stanie, niezagrażoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Jej celem środowiskowym jest utrzymanie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. Jednolita część wód podziemnych PLGW600060 ma dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny, ponadto nie jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych dla niej wyznaczonych. Jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia. Oprócz Warty od Cybiny do Różanego Potoku, wszystkie są monitorowane.

Jak wynika z dołączonej do uzupełnienia *raportu* opinii Aquanet o możliwości zabezpieczenia lub przebudowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, ciek Bogdanka, który od ulicy Pułaskiego jest zabudowanym kolektorem o przekroju 3500/2200 mm (na skrzyżowaniu ulic Szelągowska/Armii Poznań/Garbary), zostanie w przyszłości przebudowywany na kolektor deszczowy Nowa Bogdanka, a kolizyjny odcinek najprawdopodobniej zostanie wyłączony z eksploatacji. Ze względu na skanalizowany charakter tego odcinka cieką, nie przewiduje się, aby kolizja z przedmiotowym przedsięwzięciem stanowiła zagrożenie dla celów środowiskowych tej jednolitej części wód.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia powstaną nowe powierzchnie utwardzone (nowe torowisko, miejscowe poszerzenia jezdni), a zatem ilość powstających wód opadowych i roztopowych ulegnie zwiększeniu.

W związku z projektowaną inwestycją drogowo-tramwajową projektuje się system odwodnienia odbierający wody z jezdni oraz torowiska. Odwodnienie jezdni planuje się poprzez wpusty uliczne, odwodnienie torowiska planuje się natomiast poprzez ciąg dreno-kolektorów z rur perforowanych z obsypką żwirową. Zastosowane zostaną wpusty deszczowe oraz studzienki drenarskie i kanalizacyjne z osadnikiem w dnie, w celu zatrzymania zawiesiny mineralnej. Wpusty z osadnikiem przewiduje się przed skrzyżowaniami, przed przejściami dla pieszych, w najniższych punktach wysokościowych jezdni oraz w miejscach wymagających odwodnienia wynikających z przyjętej powierzchni zlewni. Wszelkiego rodzaju wpusty uliczne pełniące rolę osadnika, będą okresowo czyszczone poprzez wybranie ich zawartości, do czego zobowiązano w niniejszej decyzji. W koncepcji przedstawionej w *raporcie* założono, że odwodnienie z jezdni i torowiska zostanie podłączone do istniejącej kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej. Z uwagi na zlokalizowanie trasy tramwaju wzdłuż istniejących dróg zaplanowano wykorzystanie istniejącego układu odwodnienia. Ewentualnie, w celu zmniejszenia jednostkowego odpływu wód opadowych do systemu kanalizacji deszczowej i

ogólnospławnej planuje się zastosowanie retencji wód deszczowych i ograniczenie odpływu. Z uwagi na brak miejsca zrezygnowano z zastosowania zbiorników retencyjnych na rzecz retencji kanałowych oraz opóźnienie odpływu wód deszczowych do kanałów głównych za pomocą regulatorów przepływu. Gestorem sieci kanalizacji deszczowej w rejonie opracowania jest Zarząd Dróg Miejskich, a gestorem kanalizacji ogólnospławnej i deszczowej, będącej również odbiornikiem wód deszczowych jest podmiot Aquanet S.A.

W tym założeniu bezpośrednimi odbiornikami wód opadowych i roztopowych będzie istniejąca kanalizacja deszczowa oraz ogólnospławna o średnicach od 200-3500 mm, w tym istniejący kolektor Bogdanka. Odbiornikiem ostatecznym będzie rzeka Warta. Odległości od zrzutu do istniejącej kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej do rzeki Warty wynoszą od 150-3000 m. Obowiązek dotrzymania parametrów wód opadowych spoczywać będzie na gestorach tych kolektorów. Wszystkie urządzenia kanalizacyjne wykonane zostaną zgodnie z warunkami technicznym określonymi przez Aquanet S.A. i Zarząd Dróg Miejskich. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, w przypadku Aquanet S.A., warunki techniczne zostaną wydane po pozytywnym zaopiniowaniu przez Aquanet S.A. ekspertyzy technicznej dotyczącej wpływu obciążeń statycznych i dynamicznych wynikających z usytuowania torowiska tramwajowego w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury technicznej, która opracowana zostanie na etapie dokumentacji projektowej. W przypadku odmowy ze strony gestora sieci odbioru wód na etapie opracowywania projektu budowlanego wnioskodawca przyjmuje, jako wariant, odprowadzenie wód za pomocą niezależnego systemu odwodnienia do rzeki Warty. W tym przypadku, przed wylotem do odbiornika konieczne będzie zainstalowanie urządzenia oczyszczającego w postaci separatorów substancji ropopochodnych i osadników części mineralnych. Ich skuteczność będzie musiała być tak dobrana, aby spełnić wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. W tej sytuacji, rozwiązania ochrony środowiska w zakresie odwodnienia powinny stać się przedmiotem analiz środowiskowych na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę.

W związku z realizacją prac dojdzie do zajęcia powierzchni terenu, która zostanie utwardzona. Na trasie przebiegu planowanego układu torowiska zostanie zdjęta przypowierzchniowa warstwa gruntów nasypowych, która obecnie znajduje się pod jezdnią ul. Szelańgowskiej, następnie ukształtowana zostanie powierzchnia podbudowy zgodnie z planowaną niweletą torowiska i układu drogowego. Będą to jednak niewielkie zmiany w stosunku do stanu istniejącego. Celem ochrony gleb wnioskodawca wskazał takie działania jak m.in.: ograniczenie transportu mas ziemnych poza front robót oraz na terenie placu budowy do niezbędnego minimum, unikanie mieszania warstwy glebowej z gruntem rodzimym, gromadzenie wierzchniej warstwy gleby na osobny odkład.

Zasadniczo, wnioskodawca nie przewiduje konieczności odwodnienia wykopów. Konieczność wykonania głębszych wykopów może wystąpić jedynie w miejscach posadowienia obiektów inżynierskich lub infrastruktury podziemnej. Odwodnienie prowadzone będzie za pomocą igłofiltrów lub pomp, będzie miało charakter czasowy i krótkotrwały, a po jego zaprzestaniu zwierciadło wód powróci do naturalnego kształtu. Na terenie przedsięwzięcia warunki odpływu wód są silnie przekształcone ze względu na silną urbanizację miasta i istniejący system kanalizacji, Uwzględniając powyższe realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie na poziomy użytkowe oraz uszczuplenie zasobów wód podziemnych.

W *raporcie przedstawiono* rozwiązania dotyczące organizacji robót budowlanych i zaplecza technicznego, których dotrzymanie zapewni minimalizację ryzyka zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia. Na terenie inwestycji postawione zostaną przenośne toalety, obsługiwane przez uprawnione podmioty. Jak wynika z *raportu*, na etapie realizacji i eksploatacji nie będą powstawać ścieki przemysłowe.

Celem zminimalizowania możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, wykorzystywany będzie wyłącznie sprawny technicznie sprzęt, poddawany bieżącej kontroli stanu. Ponadto, zaplecze lub zaplecza budowy będą lokalizowane na terenach utwardzonych. Na tych powierzchniach odbywać się będzie postój maszyn w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy, nie będą na jego terenie myte pojazdy, maszyny i urządzenia budowlane. Na terenie placu budowy mogą być tankowane pojazdy i maszyny w wyznaczonych miejscach szczelnie zabezpieczonych przed zanieczyszczeniem środowiska, wyposażonych w sorbent na wypadek ewentualnych wycieków. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu i które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. paliwa, oleje, smary) magazynowane będą w szczelnych i zamykanych pojemnikach, na utwardzonej nawierzchni. Powyższe rozwiązania zostały wpisane do niniejszej decyzji jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Ponadto, wskazano, aby teren przeznaczony pod plac budowy ograniczyć do niezbędnego minimum. Na wypadek ewentualnego rozlania paliwa lub substancji ropopochodnych zobowiązano wykonawcę do dysponowania sorbentami do ich neutralizacji. Zanieczyszczone w ten sposób materiały przekazane zostaną do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom.

Uwzględniając rodzaj przedmiotowego przedsięwzięcia, lokalizację na terenie zurbanizowanym aglomeracji miejskiej, planowane rozwiązania i środki chroniące środowisko gruntowo-wodne oraz wody powierzchniowe, rozwiązania w zakresie gospodarki wodno-ściekowej oraz postępowania z odpadami, organ właściwy do spraw oceny wodnoprawnej nie stwierdził negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe. Z jego opinii wynika, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie generowało presji mogących przyczynić się do nieosiągnięcia celów środowiskowych dla wskazanych jednolitych części wód. Tym samym, przedsięwzięcie nie będzie wpływać na osiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, określonych dla ww. jednolitych części wód w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. 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 2021 r. poz. 779 z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, jest obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą przede wszystkim odpady z robót ziemnych, prac rozbiórkowych, a także opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe czy z tworzyw sztucznych. Zgodnie z przedstawionymi informacjami, powstałe odpady będą magazynowane selektywnie, w sposób zorganizowany i zapobiegający rozprzestrzenianiu się ich w środowisku, a następnie przekazane zostaną uprawnionym do tego podmiotom do zagospodarowania. Celem ograniczenia potencjalnego oddziaływania odpadów na środowisko, nałożono warunek, aby odpady niebezpieczne gromadzić w pojemnikach lub kontenerach na szczelnych powierzchniach. Ponadto zobligowano wnioskodawcę do minimalizacji ilości wytwarzanych odpadów i przekazywania ich w pierwszej kolejności do odzysku. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady pochodzące z czyszczenia ulic, osadników, separatorów a także z remontów ulic. Wytwórcą odpadów na tym etapie będą poszczególne firmy świadczące usługi w zakresie utrzymania drogi w należytym porządku oraz konserwacji studzienek kanalizacyjnych.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się ze zmianą wielkości emisji hałasu i zmianą warunków akustycznych na terenach położonych wokół planowanej inwestycji. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie terenów silnie zurbanizowanych, w których dominującą funkcją zagospodarowania przestrzennego jest funkcja mieszkalna o zróżnicowanym charakterze, w tym zabudowa jednorodzinna, zabudowa wielorodzinna, zabudowa mieszkaniowo - usługowa, a także teren zabudowy związanej z pobytem dzieci i młodzieży oraz tereny rekreacyjno – wypoczynkowe. Duża część zabudowań znajduje się

w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, w której zlokalizowane są budynki graniczące z pasem drogowym. Wzdłuż ul. Szelągowskiej i Naramowickiej występują budynki mieszkalne jednorodzinne. Ww. tereny zaliczają się do terenów wymagających ochrony akustycznej wskazanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Poszczególne rodzaje terenów wymagających ochrony akustycznej wskazano w raporcie oraz zweryfikowano na podstawie stanu faktycznego i danych z warstwy wrażliwości hałasowej obszarów Mapy akustycznej miasta Poznania z 2017 r.

Faza realizacji przedsięwzięcia związana będzie z czasową emisją hałasu oraz oddziaływaniem wibroakustycznym podczas okresowego użytkowania maszyn i urządzeń niezbędnych przy pracach budowlanych. Z uwagi na przebieg inwestycji w rejonie zabudowy mieszkaniowej, w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania akustycznego, nałożono warunek wykonywania wszelkich prac budowlanych związanych ze znaczną emisją hałasu wyłącznie w porze dnia, tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.

W przedstawionej dokumentacji przeprowadzona została analiza akustyczna dla roku prognozy 2025 i 2035 r. uwzględniająca zarówno ruch samochodowy, jak i ruch związany z komunikacją publiczną na ulicach związanych z inwestycją (m.in. ruch tramwajowy). W założeniach przyjęto zastosowanie na wszystkich przebudowywanych odcinkach ulic nawierzchni SMA-8, charakteryzującej się zmniejszoną hałaśliwością. Parametry uziarnienia tej nawierzchni pozwalają ograniczyć emisję hałasu toczenia o 3 dB względem nawierzchni referencyjnej SMA-11. W przypadku torowiska do analizy akustycznej na całym jego przebiegu przyjęto parametr *bb* w metodyce SRM o wartości 8, odpowiadający torowisku z szynami wpuszczonymi w podłoże. Jest to parametr najbliższy projektowanemu sposobowi montażu szyn i konstrukcji podłoża dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę planowane rozwiązania w zakresie ograniczenia emisji hałasu do środowiska od hałasu tramwajowego, w analizach akustycznych zawartych w raporcie uwzględniono poprawkę o wartości 3 dB na wszystkich odcinkach torowisk, związaną z elastycznym mocowaniem szyn oraz wymianą taboru na nowoczesny charakteryzujący się mniejszą emisją hałasu.

Z uwagi na charakter planowanej inwestycji, która położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej nr 3, w analizach uwzględniono oddziaływanie skumulowane hałasu generowanego przez poruszające się pociągi. Linia kolejowa przebiega w poprzek przedmiotowej inwestycji na nasypie i po wiadukcie nad ul. Garbary. Linia na tym odcinku prowadzi ruch wyłącznie pociągów pasażerskich.

Zgodnie z planami zawartymi w dokumentach strategicznych w roku 2035 eksploatowana będzie w Poznaniu I Rama Komunikacyjna, zlokalizowana w sposób mogący mieć istotny wpływ na natężenie ruchu pojazdów na drogach związanych z niniejszym przedsięwzięciem. Obecnie dostępne są jedynie koncepcje dotyczące układu komunikacyjnego w obrębie I Ramy, w związku z czym w modelu akustycznym dla roku 2035, jej lokalizację przyjęto w oparciu o warstwę granic „Terenów Komunikacyjnych” zawartą w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania. Założono przebieg I Ramy Komunikacyjnej na nasypie wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 3. W tabeli 3, tabeli 4 oraz tabeli 5 przedstawiono dane z raportu związane z przyjętym natężeniem ruchu dla 2025 r. oraz 2035 r. odpowiednio dla pojazdów kołowych oraz szynowych związanych z przedmiotowym przedsięwzięciem.

Tabela 3

Ulica (odcinek)	Horyzont 2025				Horyzont 2035			
	Q/h_D [poj./h]	PPC_D [%]	Q/h_N [poj./h]	PPC_N [%]	Q/h_D [poj./h]	PPC_D [%]	Q/h_N [poj./h]	PPC_N [%]
Szelągowska (Wilczak-Winogrady) WSCH	160,9	5,6	34,1	6,2	163,4	5,4	29,0	8,2

Szelągowska (Winogrody-Armii Poznań) WSCH	118,5	6,6	37,0	5,7	125,8	6,2	22,5	10,0
Garbary (Armii Poznań-Północna) WSCH	431,0	2,9	75,1	4,3	192,3	6,6	34,1	9,9
Garbary (Północna-Grochowe Łąki) WSCH	398,8	3,1	69,6	4,7	186,9	7,6	33,3	10,9
Garbary (Grochowe Łąki-Estkowskiego) WSCH	399,0	3,0	69,6	4,7	186,9	7,6	33,3	10,9
Szelągowska (Wilczak-Winogrody) ZACH	140,6	5,6	35,1	6,4	145,3	5,5	25,9	8,7
Szelągowska (Winogrody-Armii Poznań) ZACH	96,6	7,7	36,8	6,1	105,5	7,1	19,0	11,2
Garbary (Armii Poznań-Północna) ZACH	164,8	6,9	29,3	10,3	94,8	11,8	17,3	17,4
Garbary (Północna-Grochowe Łąki) ZACH	452,3	3,4	78,6	4,6	252,9	5,2	44,5	7,6
Garbary (Grochowe Łąki-Estkowskiego) ZACH	476,6	3,5	82,8	4,7	244,7	5,3	43,0	7,6
Winogrody PN	70,4	0,7	12,1	1,0	90,4	0,8	15,5	0,8
Winogrody PD	63,1	0,7	10,9	1,1	72,4	0,6	12,4	1,0
Armii Poznań	269,0	2,2	46,6	3,2	54,1	11,8	5,9	27,7
Północna	319,8	1,2	54,9	1,1	197,9	1,1	34,0	1,1
Grochowe Łąki	26,3	5,9	4,5	5,6	31,7	3,6	5,5	4,5
Małe Garbary (Garbary-Bóznicza) PN	1170,7	2,0	203,3	3,1	742,1	2,0	129,6	3,9
Małe Garbary (Bóznicza-pl.Wielkopolski) PN	1124,9	2,1	195,4	3,3	740,8	2,1	129,5	3,9
Małe Garbary (pl.Wielkopolski-Estkowskiego) PD	926,4	1,8	161,3	3,3	602,5	1,9	105,8	4,0
Estkowskiego PN	1222,9	1,8	207,1	2,4	785,9	1,4	136,3	2,5
Estkowskiego PD	991,4	1,5	171,5	2,3	660,8	1,3	114,9	2,5
Garbary WSCH	234,8	1,8	40,5	2,5	169,8	3,2	29,4	3,8
Garbary ZACH	234,9	1,8	40,5	2,5	169,9	3,2	29,4	3,8
Bóznicza	48,6	4,0	8,4	4,5	42,8	6,3	7,4	6,8
św. Wojciech	40,6	0,2	7,0	0,0	37,8	0,2	6,5	0,0
Plac Wielkopolski WSCH	93,5	0,3	16,0	0,0	109,4	0,3	18,8	0,0
Plac Wielkopolski ZACH	93,5	0,3	16,0	0,0	109,4	0,3	18,8	0,0
Wilczak PD	91,3	0,8	16,3	4,6	44,6	1,4	8,6	8,7
Wilczak PN	106,1	1,0	18,9	4,0	47,1	1,7	8,3	9,1
Słowiańska PD	127,8	6,5	22,9	10,4	150,9	5,7	26,8	8,9
Słowiańska PN	129,0	5,8	22,9	9,3	136,7	5,6	24,3	8,8

Naramowicka WSCH	184,4	0,9	31,6	0,8	176,6	1,7	30,3	1,7
Naramowicka ZACH	176,4	0,7	30,3	0,8	142,1	0,8	24,4	1,0
Pętla autobusowa Garbary	3,3	100,0	0,9	100,0	3,3	100,0	0,9	100,0
I Rama Komunikacyjna	0,0	0,0	0,0	0,0	489,8	3,4	84,0	3,4

gdzie:

- Q/h_D, Q/h_N – średnia liczba pojazdów na godzinę odpowiednio w porze dnia (D) i nocy (N),
- % PPC_D % PPC_N – procentowy udział pojazdów ciężkich odpowiednio w porze dnia (D) i nocy (N);
- WSCH, ZACH, PN, PD – oznaczenie nitki jezdni (wschodnia, zachodnia, północna, południowa).

Tabela 4

Ulica / odcinek	Pora dnia	Pora nocy
	Q/D	Q/N
Nowa trasa tramwajowa - Garbary, Szelałowska WSCH	160	24
Nowa trasa tramwajowa - Garbary, Szelałowska ZACH	160	24
Naramowicka WSCH	240	36
Naramowicka ZACH	240	36
Przelajowa WSCH	80	12
Przelajowa ZACH	80	12
Małe Garbary i Estkowskiego PN	320	48
Małe Garbary i Estkowskiego PD	320	48

gdzie:

- Q/D, Q/N – liczba tramwajów odpowiednio w porze dnia (D) i nocy (N);
- WSCH, ZACH, PN, PD - tor (wschodni, zachodni, północny, południowy).

Natężenie ruchu tramwajowego w porze dnia oraz nocy dla obu horyzontów czasowych przyjęto takie same.

Tramwaje poruszające się po przedmiotowej trasie tramwajowej uwzględniono, jako kategorię „C7” metody SRM II, tj. pociągi metra i szybkie tramwaje z hamulcami tarczowymi. Biorąc pod uwagę planowane unowocześnianie taboru szynowego w Poznaniu związane z wymianą tramwajów na nowoczesne niskopodłogowe, jednoczłonowe pojazdy (które będą obsługiwały nową linię tramwajową), przyjęto w modelu obliczeniowym, że jeden pojazd szynowy (zgodnie z metodyką SRM II) stanowi jeden jednoczłonowy tramwaj. Należy zaznaczyć, że tabor tramwajowy jest i będzie sukcesywnie wymieniany na nowocześniejszy.

Tabela 5

Rodzaj pociągu	Łączna liczba pociągów	Liczba wagonów	
		Pora dnia	Pora nocy
IC	76	319	136

Regio	61	170	73
Szynobus	33	46	19

Pociągi poruszające się po linii kolejowej uwzględniono w modelu akustycznym zgodnie z metodyką SRM II, jako pociągi pasażerskie podzielone na trzy kategorie: pociągi Inter City - zakwalifikowane do kategorii C08, pociągi regionalne - zakwalifikowane do kategorii C02 oraz szynobusy - zakwalifikowane do kategorii C05.

Dla projektowanego układu komunikacyjnego przyjęto prędkość poruszania się wynikającą z obowiązujących ograniczeń prędkości dopuszczalnych w terenie zabudowanym wynosząca 50 km/h w przeciągu w całej dobie. Na planowanej I Ramie Komunikacyjnej w horyzoncie dla roku 2035 przyjęto prędkość ruchu wynoszącą 70 km/h w porze dnia i porze nocy. Zgodnie z danymi projektowymi nowej trasy tramwajowej przyjęto, iż tramwaje będą poruszać się z prędkością 50 km/h. Na rozjazdach i łukach przyjęto prędkość wynoszącą 20 km/h.

Na podstawie powyższych danych wejściowych obliczono poziomy hałasu dla obu wariantów przedsięwzięcia w 45 punktach referencyjnych. W przypadku budynków położonych wzdłuż ul. Szelągowskiej i Naramowickiej, gdzie występują budynki mieszkalne jednorodzinne, punkty zlokalizowano na elewacjach budynków na wysokości 4 m n.p.t. oraz na granicy terenów chronionych akustycznie na wysokości 1,5 m. Na ulicach, gdzie występują budynki wielokondygnacyjne: Garbary, Grochowe Łąki, Małe Garbary, Bóźnicza, Wolnica, św. Wojciecha, pl. Wielkopolski i Wilczak, punkty zlokalizowano na pierwszej i ostatniej kondygnacji mieszkalnej.

Z przedstawionych obliczeń wynika, iż po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie dojdzie do przekroczeń akustycznych standardów jakości środowiska określonych w rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Nie ma zatem konieczności stosowania jakichkolwiek rozwiązań ograniczających hałas w środowisku, co jest istotną przesłanką bowiem, że § 4 pkt 2 lit e) uchwały Nr L/906/VIII/2021 Rady Miasta Poznania z dnia 6 lipca 2021 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego "Park Cytadela" w Poznaniu, zakazano lokalizacji ekranów akustycznych wzdłuż ul. Szelągowskiej. Natomiast na pozostałych ulicach, brak byłoby miejsca na ich posadowienie.

Na podstawie dostępnych informacji, w tym mapy akustycznej Miasta Poznania *Regionalny Dyrektor* ocenił, że ruch samochodów po rozpatrywanych ulicach już obecnie negatywnie oddziałuje na środowisko. Analizując dostępne wyniki pomiarów hałasu z 2011 r. (za portalem sip.geopoz.pl) w punktach zlokalizowanych przy ul. Szelągowskiej 53 oraz przy ul. Piaskowej 3A stwierdzono, iż poziomy hałasu uzyskane w analizie akustycznej przedstawionej w raporcie znacząco się od nich różnią, zwłaszcza przy ul. Szelągowskiej, gdzie wartości są o ponad 10 dB niższe dla stanu po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Będzie to związane m.in. ze znacznymi zmianami organizacyjnymi w ruchu. Uwzględniając ustalenia Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Poznania, należy również wskazać, że budowa trasy tramwajowej jest kluczowym zadaniem, wpływającym na klimat akustyczny w mieście, przyczyniającym się do realizacji celów z priorytetu „Zielone i mobile miasto”.

Biorąc pod uwagę analizę akustyczną i przyjęte w niej założenia, a także ograniczenie emisji hałasu pochodzącego z terenów, na których zlokalizowane zostanie rozpatrywane przedsięwzięcie, określono wymaganie dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej, tj.: zastosowanie nawierzchni o zmniejszonej hałaśliwości o skuteczności co najmniej 3 dB w odniesieniu do nawierzchni referencyjnej typu SMA11. Aby utrzymać wymaganą skuteczność nawierzchni nałożono także warunek jej regularnego czyszczenia, co najmniej raz na sześć miesięcy.

Celem dokonania porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego zakresu i charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, weryfikacji

prognozowanego ruchu oraz rozwiązań planowanych w układzie drogowym z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko, nałożono na Wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w zakresie oddziaływania akustycznego, a także odniesienia otrzymanych wyników do akustycznych standardów jakości środowiska. Wskazano lokalizację 3 punktów pomiarowych, zgodną z punktami zaproponowanymi przez wnioskodawcę. Regionalny Dyrektor, przy ustalaniu ww. punktów uznał, że konieczne będzie wykonanie pomiarów w punktach, które będą reprezentatywne do oceny oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu zmiennej struktury ruchu pojazdów, zróżnicowanej funkcji terenów chronionych akustycznie oraz ich różnych położań względem przedmiotowej drogi. Pomiary hałasu w tych punktach potwierdzą prawidłowość przyjętych parametrów ruchu, dokładność oceny środowiskowej, zastosowanych rozwiązań projektowych oraz zweryfikują przyjęty model obliczeniowy. Pomiary w ramach analizy porealizacyjnej należy wykonać zgodnie z obowiązującą metodyką wskazaną w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824 z późn. zm.) lub inną metodyką obowiązującą w czasie wykonywania pomiarów.

Zgodnie z art. 114 ust 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2021 r. poz. 1972 z późn. zm.), w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Uwzględniając art. 326 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1065 z późn. zm.) poziom hałasu oraz drgań przenikających do pomieszczeń w budynkach mieszkalnych, budynkach zamieszkania zbiorowego i budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków, dla których jest konieczne spełnienie szczególnych wymagań ochrony przed hałasem, nie może przekraczać wartości dopuszczalnych, określonych w Polskich Normach dotyczących ochrony przed hałasem pomieszczeń w budynkach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach, wyznaczonych zgodnie z Polskimi Normami dotyczącymi metody pomiaru poziomu dźwięku A w pomieszczeniach oraz oceny wpływu drgań na ludzi w budynkach.

Analiza akustyczna przedstawiona w uzupełnieniu *raportu* obejmuje również obliczenia minimalnego poziomu wskaźnika wypadkowej izolacyjności akustycznej przegród budowlanych, celem oceny zapewnienia dopuszczalnych poziomów dźwięku we wnętrzach pomieszczeń, zgodnie z normą PN-B-02121-3:2015-10 „Akustyka budowlana -- Ochrona przed hałasem w budynkach -- Część 3: Wymagania dotyczące izolacyjności akustycznej przegród w budynkach i elementów budowlanych”. Wskaźnik ten w najgorszym przypadku winien osiągnąć poziom 36,2 dB. W przypadku rozpatrywanych budynków wzdłuż ulic w strefie śródmiejskiej zlokalizowanych w graniach pasa drogowego wnioskodawca określił, że wypadkowa izolacyjności akustycznej ścian z cegiel z oknami nowego typu wynosi 37 dB, a zatem minimalne wymagania są spełnione. Nie dotyczy to budynku przy ul. Garbary 97, w którym zamontowane są obecnie okna drewniane, skrzynkowe. W budynku tym, mogą nie zostać zapewnione właściwe warunki akustyczne. W związku z powyższym, w uzupełnieniu *raportu* wnioskodawca wskazał, iż na etapie realizacji inwestycji dokonana zostanie wymiana tychże okien starego typu na takie, których minimalna izolacyjność akustyczna wyniesie 30 dB, co będzie wystarczające do zachowania standardów we wnętrzach. Takie działanie wpisuje się w art. 6 i 7, w powiązaniu z art. 114 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska, zgodnie z którymi kto podejmuje działalność mogącą negatywnie oddziaływać na środowisko, jest obowiązany do zapobiegania temu oddziaływaniu; zanieczyszczający, który może spowodować zanieczyszczenie środowiska ponosi koszty zapobiegania temu zanieczyszczeniu, a kto powoduje zanieczyszczenie, ponosi koszty usunięcia tego zanieczyszczenia. Niniejsze działanie musi odbyć się w porozumieniu z właścicielami nieruchomości.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z oddziaływaniem wibroakustycznym. Na etapie budowy będzie ono związane przede wszystkim z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego. Wykonanie torowiska planowane jest w postaci szyn bezстыkowych na ławie betonowej stanowiącej podbudowę zasadniczą. Szyny przytwierdzone zostaną w sposób elastyczny, zapewniający amortyzację drgań, w profilach gumowych wpuszczonych w podłoże. Płyty podtorowe będą układane na matach wibroizolacyjnych poliuretanowych o grubości min. 2 cm. Rozwiązanie to minimalizuje negatywne oddziaływanie przede wszystkim na obiekty, ale także na klimat akustyczny i wskazane zostało, jako wymaganie do uwzględnienia w dokumentacji projektowej.

W uzupełnienie *raportu* wnioskodawca wskazał, iż przed rozpoczęciem budowy zostanie przeprowadzona wizja lokalna budynków znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Celem wizji będzie zebranie informacji, które po zakończeniu budowy pozwolą na ocenę czy w wyniku oddziaływań wibroakustycznych na etapie budowy powstały szkody. Uwzględniając powyższe organ w niniejszej decyzji wskazał na konieczność przeprowadzenia ekspertyzy technicznej stanu istniejącej zabudowy zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia przed przystąpieniem do robót budowlanych. Należy dodać, że przepisy ochrony środowiska nie precyzują norm dotyczących wibracji oraz drgań. Stąd oddziaływanie w tym zakresie można rozpatrywać jedynie w kategorii wpływu na dobra materialne, którego ocena musi znaleźć się w raporcie oddziaływania na środowisko. Jak wyjaśnił Wnioskodawca, drgania wywołane użytkowaniem planowanej trasy tramwajowej, zgodnie ze skalą wpływów dynamicznych SWD-II (określonych w normie PN-B-02170-1985 "Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki") zaliczane będą do drgań nieodczuwalnych przez budynki.

W raporcie przedstawiono obliczenia wielkości emisji substancji emitowanych do powietrza w wyniku spalania benzyn i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się na przebudowywanych w wyniku realizacji przedsięwzięcia ulicach dla roku 2025 i 2035.

Pełne obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), gdyż ich emisja jest największa i ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia. Uciążliwość (proporcjonalna do emisji i odwrotnie proporcjonalna do wartości odniesienia) pozostałych emitowanych substancji w stosunku do swoich stężeń dopuszczalnych jest dużo niższa niż dla tlenków azotu. Dodatkowo, ze względu na stosunkowo wysokie tło zanieczyszczeń, wyznaczono również stężenia maksymalne dla pyłu zawieszzonego PM₁₀ i PM_{2,5}.

Wyniki obliczeń wskazują, iż ze względu na małą wysokość punktów emisji spalin, maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń występują na poziomie ziemi, i dlatego też nie ma konieczności wyznaczania stężeń zanieczyszczeń na poziomie zabudowy mieszkaniowej, bo będą one zawsze mniejsze niż wyznaczone stężenia na poziomie ziemi.

Przedstawiona analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r. poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) poza terenem inwestycji, zarówno uśrednionych do jednej godziny, jak i roku.

Wyniki wskazują, że największe stężenia tlenków azotu w przeliczeniu na dwutlenek azotu będą występować w 2025 roku w obrębie najbardziej uciążliwego skrzyżowania ulic Garbary, ul. Estkowskiego i ul. Małe Garbary i osiągną $S_1=93,48 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 46,7 % normy D1 dla dwutlenku azotu, a maksymalne stężenia średnioroczne $S_a=9,15 \mu\text{g}/\text{m}^3$, tj. 22,9 % normy

Da dla dwutlenku azotu. Dla pyłów zawieszonych maksymalne stężenia wyniosą $S_1=20,09 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (50,2% normy) oraz $S_a=3,03 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (7,6% normy).

Z powstawaniem emisji substancji do powietrza będzie się wiązał także etap przebudowy i rozbudowy przedsięwzięcia. Będzie to głównie emisja pyłów związana z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia w tym aspekcie wnioskodawca zadeklarował przewożenie materiałów sypkich pojazdami wyposażonymi w środki ograniczające pylenie, a transport mas bitumicznych w pojazdach wyposażonych w zabezpieczenia ograniczające emisję tych oparów. Czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia ograniczony zostanie do niezbędnego minimum. Ponadto plac budowy oraz drogi dojazdowe będą utrzymywane w należyтым porządku tj. usuwane będą zanieczyszczenia na ich powierzchniach, a w okresie susz – będą one zraszane wodą. Uwzględniając powyższe, w niniejszej decyzji uwzględniono ww. działania, jako warunki ograniczające negatywny wpływ prac budowlanych na powietrze w rejonie zainwestowania. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter nieorganizowany, miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne.

Przedsięwzięcie stanowi przebudowę i rozbudowę istniejącej drogi przebiegającej w terenie silnie zurbanizowanym i w związku z tym, nie wpłynie znacząco na zmianę charakteru podłoża, a co za tym idzie warunków ogrzewania się powietrza od gruntu. Realizacja przedsięwzięcia i planowana wycinka może mieć wpływ na lokalne warunki klimatyczne (głównie oddziaływanie wiatru, sploty wody). Rozbudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu na analizowanym odcinku, co z kolei spowoduje ograniczenie emisji gazów przez pojazdy.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane, ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne. Celowym jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg i tras tramwajowych. Przedsięwzięcie zostanie zaprojektowane zgodnie z obecnym stanem prawa, wiedzy i techniki. Dobór materiałów do budowy, sposób projektowania i wykonania wynikają z wieloletnich doświadczeń, które uwzględniają możliwe do przewidzenia zmiany warunków pogodowych. Zapewniają one odporność na wsiąkanie wody i przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli.

Przedsięwzięcie w części realizowane będzie w obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 oraz w sąsiedztwie korytarza ekologicznego Dolina Warty odcinek poznański KPnC-22B, wyznaczonego w opracowaniu: *Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Jędrzejewska B., Wójcik J. M., Zalewska H., Pilot M., Górny M., Kurek R.T., Ślusarczyk R. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011.*

Na potrzeby raportu przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Na obszarze inwestycji oraz w wyznaczonej na potrzeby inwentaryzacji strefie buforowej, nie znaleziono stanowisk chronionych gatunków porostów, grzybów i mchów. Ze względu na duże zróżnicowanie siedliskowe w obrębie bufora badawczego odnotowano obecność 414 gatunków roślin naczyniowych. W zdecydowanej większości były to gatunki pospolite, bądź często spotykane, przede wszystkim – synantropijne. Stwierdzono jeden gatunek podlegający ochronie - cisa pospolitego *Taxus baccata*. Pojedyncze młode siewki tego drzewa rosły w rozproszeniu na obrzeżach łągu zboczowego na wschodnich stokach Cytadeli. Stanowiska cisa znajdują się poza zasięgiem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia. Kluczowym oddziaływaniem na szatę roślinną, będzie wycinka drzew i krzewów kolidujących z planowaną

inwestycją. W raporcie wskazano, że realizacja inwestycji wiąże się z usunięciem 1481 szt. drzew i 3877 m² krzewów. Z uzupełnień do raportu wynika, że na etapie wstępnych analiz rozważano szereg wariantów lokalizacyjnych, których realizacja wiązałaby się ze znacznie większą ingerencją w tereny zieleni i koniecznością usuwania większej ilości drzew i krzewów. Wariant inwestycyjny w dużym stopniu przebiega wzdłuż istniejącej jezdni i w najmniejszym możliwym stopniu koliduje z drzewami i krzewami. Ze względu na dużą skalę wycinki przewidywanej na obecnym etapie, określono warunek uwzględnienia w projekcie budowlanym rozwiązań pozwalających ograniczyć liczbę kolidujących z przedsięwzięciem drzew i krzewów.

W obrębie drzew przewidzianych do wycinki nie stwierdzono chronionych owadów oraz miejsc hibernacji nietoperzy. W buforze badawczym nie stwierdzono obecności płazów i gadów. W pobliżu istniejącej drogi nie zidentyfikowano miejsc, które mogłyby stanowić potencjalne miejsca rozrodu lub zimowania płazów. Odnotowano obecność chronionych gatunków ptaków, w tym w obrębie drzew i krzewów przewidzianych do wycinki. Stwierdzone gatunki należą do licznych i szeroko rozpowszechnionych, a dostępność odpowiednich siedlisk w okolicy (Cytadela, Park Szelągowski, dolina Warty i Cybiny) po zrealizowaniu inwestycji będzie duża. Aby zminimalizować możliwość negatywnego oddziaływania planowanej wycinki określono warunek wykonania jej poza okresem lęgowym ptaków, tj. od 1 września do końca lutego, a dodatkowo warunek prowadzenia nadzoru przyrodniczego nad wycinką w okresie od 1 września do 15 października, ze względu na notowane w ostatnich latach wydłużenie okresu rozrodczego u niektórych gatunków (np. sierpówek *Streptopelia decaocto*), w szczególności w obrębie dużych aglomeracji. Ponadto określono konieczność uwzględnienia w projekcie nasadzeń krzewów oraz drzew z gatunków przyjaznych ptakom (głogi, rokitnik, śliwa ałycz, bez czarny, derenie, jarzębina, kalina, śliwa tarnina, aronia) oraz wykonania rozpoznania budynków i infrastruktury drogowej pod kątem występowania chronionych gatunków ptaków.

Drzewa przydrożne stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową oraz krajobrazową. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. Dla ograniczenia tego wpływu nałożono obowiązek wykonania nasadzeń zastępczych, z uwzględnieniem skali 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w skali 1:2 (dwa nasadzone drzewa za jedno wycięte) dla drzew o obwodzie od 101 cm do 200 cm i w skali 1:3 (trzy nasadzone drzewa za jedno wycięte) dla drzew o obwodzie pnia powyżej 200 cm. W odniesieniu do krzewów nałożono warunek wykonania nasadzeń zastępczych w ilości równej powierzchni krzewów wycinanych. Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. Nałożono także warunek, aby prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym oraz pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

W miejscu prowadzenia prac znajdują się drzewa niekolidujące bezpośrednio z przedsięwzięciem, lecz narażone na ryzyko uszkodzenia w trakcie prac. W celu ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów. Określono także warunek nielokalizowania miejsc składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu w obrębie rzutu koron drzew.

Dla zmniejszenia śmiertelności ptaków wskutek kolizji z przeszkolonymi powierzchniami (np. wiaty przystankowe) określono konieczność ich odpowiedniego zabezpieczenia. Przy

realizacji tego warunku zaleca się korzystanie z opracowania: Zyśk-Gorczyńska E., Mikusek R., Szwed H. 2021. *Kolizje ptaków z transparentnymi powierzchniami – kompendium wiedzy*. Fundacja Szklane Pułapki, Wrocław.

Dla zmniejszenia możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na etapie realizacji na elementy przyrodnicze określono konieczność lokalizowania zaplecza budowy na terenach utwardzonych lub w miejscach wykazujących się najuboższą roślinnością oraz kontrolowania wykopów i przenoszenia uwięzionych w nich zwierząt w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce. Ze względu na zakres planowanych prac oraz długi czas ich realizacji, określono konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować: kontrolę warunków realizacji przedsięwzięcia wskazanych w niniejszej decyzji dotyczących ochrony przyrody, kontrolę terenu przed rozpoczęciem poszczególnych etapów prac pod kątem występowania gatunków chronionych, identyfikację zagrożeń dla tych gatunków w wyniku realizacji planowanych prac oraz podejmowanie na bieżąco działań zapobiegających tym zagrożeniom, poprzez modyfikację sposobu prowadzenia prac, dostosowanie terminów prowadzenia prac, stosowanie tymczasowych płotków herpetologicznych. Ponadto w związku z możliwością niszczenia stanowisk nietoperzy, dla których budynki przeznaczone do rozbiórki stanowią potencjalne siedliska, nałożono obowiązek wykonania rozpoznania pod kątem ich występowania przed rozpoczęciem prac wyburzeniowych.

W granicach obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 znajduje się fragment istniejącej ul. Na Stoku, fragment istniejącego chodnika i ścieżki rowerowej, które planuje się przebudować w ramach planowanego przedsięwzięcia. Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (umieszczonym na stronie natura2000.gdos.gov.pl, data dostępu 2.07.2021 r.) przedmiotami ochrony obszaru są zimujące populacje nocka dużego *Myotis myotis* i mopka *Barbastella barbastellus*. Z opracowania Biotope. 2018 *Uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiotach ochrony obszaru Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005*. Poznań, sierpień 2018 r. wynika, że fort Winiary, na który składa się kompleks wielu obiektów rozrzuconych po dużym obszarze Parku Cytadela jest jednym z najważniejszych obiektów wchodzących w skład obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005. Liczba hibernujących tutaj nietoperzy znacznie przekracza 100 osobników. Zgodnie z planem zadań ochronnych ustanowionym zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 9 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 (Dz. Urz. Woj. Wielkopolskiego poz. 4260), zagrożeniami dla nietoperzy będącymi przedmiotami ochrony tego obszaru są w głównej mierze: zwiększona penetracja obiektów związana ze wzrostem ich atrakcyjności turystycznej lub związana z działalnością podmiotów użytkujących forty, pogorszenie warunków hibernacji nietoperzy w związku z instalacją oświetlenia, zwiększeniem temperatury powietrza oraz zmianą warunków wilgotnościowych, pogorszenie warunków siedliskowych poprzez m.in. zmniejszenie powierzchni zimowiska, rozsadzanie ścian obiektów, wycinka zadrzewień stanowiących żerowiska lub trasy przelotów nietoperzy, a także zaśmiecanie. Celem ochrony wskazanym w zarządzeniu jest uzupełnienie stanu wiedzy o przedmiotach ochrony oraz poprawa stanu ochrony poprzez ograniczenie niepokojenia i polepszenie warunków siedliskowych. Przedsięwzięcie na odcinku przebiegającym w pobliżu Cytadeli przeprowadzone zostanie w śladzie istniejącej ul. Szelągowskiej i Armii Poznań, w związku z tym tereny w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru chronionego nie zostaną znacząco przekształcone i zostanie zachowana ich funkcja komunikacyjna. Pomiędzy ul. Szelągowską, a miejscami hibernacji i wlotami do zimowisk znajduje się zieleń wysoka i zabudowa mieszkaniowa, które stanowią bufor pomiędzy siedliskami nietoperzy, a miejscem realizacji inwestycji. Przewidywane natężenie pojazdów poruszających się po docelowym układzie torowo-drogowym będzie mniejsze niż obecnie. Kryjówki nietoperzy, a zwłaszcza wloty do nich prowadzące, są w większości otoczone wałami ziemnymi lub znajdują się w korytarzach podziemnych, przez co emitowany przez tramwaje i samochody hałas nie będzie oddziałował na nietoperze w sposób istotny. Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się wpływu

planowanego przedsięwzięcia na obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005 oraz na cele jego ochrony.

Teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obszar przyległy charakteryzuje krajobraz miejski, w którym infrastruktura drogowa jest zjawiskiem powszechnym. Mając na uwadze powyższe, planowany układ komunikacyjny (tramwajowy i drogowy) nie będzie istotnie wpływał na wrażenia krajobrazowe.

Mając na uwadze lokalizację przedsięwzięcia w obrębie istniejącej infrastruktury komunikacyjnej, na terenie miasta Poznań, wyniki inwentaryzacji przyrodniczej prowadzonej na potrzeby raportu oraz określone warunki realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji na środowisko przyrodnicze, w tym na krajobraz i bioróżnorodność rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku. Uwzględniając nałożone warunki realizacji przedsięwzięcia, inwestycja nie powinna także spowodować nadmiernej eksploatacji lub niewłaściwego wykorzystania zasobów przyrodniczych, czy przyczynić się do rozprzestrzeniania się gatunków obcych, nie nastąpi jej negatywne oddziaływanie na obszary Natura 2000, w szczególności na gatunki, siedliska gatunków lub siedliska przyrodnicze obszarów Natura 2000, integralność obszarów Natura 2000 lub ich powiązanie z innymi obszarami, a także na pozostałe obszary chronione. Organ rozważył również możliwość oddziaływania skumulowanego i stwierdził, że nie przewiduje się negatywnego oddziaływania skumulowanego planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na cel i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

Należy mieć na uwadze, że realizacja wszelkich prac sprzecznych z zakazami określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 2183 ze zm.), wymaga uzyskania decyzji na odstępstwa od obowiązujących zakazów przed rozpoczęciem prac.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na terenach wpisanych do rejestru zabytków nieruchomych: układu urbanistyczno-architektonicznego Ostrów Tumski ze Śródką, zespołu urbanistyczno-architektonicznego centrum miasta, zespołu urbanistyczno-architektonicznego Starego Miasta oraz Fortu Winiary, ob. Park Cytadela oraz do pomników historii Poznań - historyczny zespół miasta. Ponadto przy skwerze im. Rabina Akivy Egera oraz w obrębie dawnego placu Wolnica znajdują się pozostałości średniowiecznych murów miejskich i relikty Bramy Wronieckiej, w rejonie ul. Stawnej - relikty XIX-wiecznej zabudowy na terenie parkingu i ul. Stawnej. Na południowy zachód od skrzyżowania ul. Garbary, Małe Garbary i Estkowskiego znajdują się relikty Arsenału, a w rejonie skrzyżowania ul. Garbary i Stawnej - relikty osady Św. Gotardą. Wzdłuż ulicy Garbary znajduje się zabytkowy zespół dawnej Stacji Pomp, wpisany do rejestru zabytków pod nr A 268 decyzją z dnia 31 października 1984 r., a także zespół dawnej Rzeźni Miejskiej, dawny Pawilon Krzyżanowskich, Szkoła Podstawowa (d. powszechna) nr 40. Wzdłuż ul. Szelągowskiej i Armii Poznań znajdują się: Brama Szelągowska, przyczółek wschodni Wielkiej Śluzy oraz ciąg kazamat estakady wschodniej i przeciwskarp biegnący przez południowy fragment działki o numerze ewidencyjnym 1/28, ark. 03, obręb Poznań aż do przyczółka wschodniego.

W raporcie wskazane zostały działania minimalizujące oddziaływanie na zabytki. Przed wszystkim przyjęto, że wszelkie prace na terenach wpisanych do rejestru zabytków wykonywane będą po uprzednim uzyskaniu pozwolenia konserwatorskiego. Ponadto, inwestor powiadomi właściwy organ ochrony zabytków o terminie rozpoczęcia inwestycji w celu dokonania lustracji wykopów. W razie przypadkowego odkrycia przez ekipę budowlaną obiektów, co do których istnieje przypuszczenie, że są one zabytkami archeologicznymi, zgodnie z art. 32 oraz art. 33 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2021 r. poz. 710 z późn. zm.), wszelkie roboty mogące uszkodzić lub

zniszczyć znalezisko zostaną wstrzymane, obiekty te zostaną zabezpieczone i oznakowane, a fakt znalezienia takich obiektów zostanie niezwłocznie zgłoszony do Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

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. 2016, poz. 138) planowane przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. W związku z powyższym nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii.

Ze względu na szczegółowy opis planowanego przedsięwzięcia oraz zastosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 *ustawy ooś*, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w *raporcie*.

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

Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach, o ile spełnione zostaną warunki określone w przedłożonych dokumentach.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 *ustawy ooś*, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wniesione za pośrednictwem tuż. organu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1923 z późn. zm.) podmiot jest zwolniony z opłaty skarbowej za dokonanie czynności urzędowej.
Zuzanna Pawłowska, główny specjalista

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Poznaniu
Miłostawa Olejnik

(podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Otrzymują:

1. Pan Jakub Kiwic, SWECO Polska sp. z o.o., ul. Bracka 28, 40-858 Katowice – pełnomocnik wnioskodawcy,
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 *k.p.a.*,
3. aa.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu (ePUAP),
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Poznaniu (ePUAP),
3. Prezydent Miasta Poznania, wykonujący zadania starosty, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)

4. Marszałek Województwa Wielkopolskiego, na podstawie art. 86a *ustawy ooś* (po stwierdzeniu ostateczności decyzji)