

WZP.6220.24.2020

Tarnowo Podgórne, dnia 29.01.2021r.

23985.2021

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80, art. 84, art. 85 ust. 1, 2 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020r., poz. 283 z późn. zm.), a także § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020r. poz. 256 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego z urzędu dnia 09.09.2020r.

stwierdzam

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej ul. Batorowskiej w m. Wysogotowo gm. Tarnowo Podgórne oraz wskazuję na konieczność uwzględnienia w projekcie budowlanym następujących warunków i wymagań:

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplecze techniczne, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postoju dla maszyn i sprzętu transportowego należy zorganizować na terenie utwardzonym, tak aby zabezpieczyć miejsca przed ewentualnym przedostawaniem się substancji niebezpiecznych (ropopochodnych) do gruntu lub wód.
2. W miejscach bezpośrednich prac budowlanych należy zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
3. W przypadku przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód należy bezzwłocznie podjąć działania zmierzające do usunięcia skutków i przyczyn awarii.
4. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
5. Na wszystkich odcinkach dróg objętych zakresem przedsięwzięcia zastosować nawierzchnię typu SMA-8.
6. Zastosować rozwiązania ograniczające prędkość pojazdów do 30 km/h na następujących odcinkach:
 - od km 0+376 do km 0+413,
 - od km 0+520 do km 0+555,
 - od km 0+816 do km 0+856.

Na pozostałych odcinkach objętych rozbudową zastosować rozwiązania ograniczające prędkość pojazdów do 50 km/h.

7. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym również odpadów, a także miejsca ewentualnych napraw i tankowania pojazdów zadasyć, wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich.
8. Miejsca ewentualnych napraw i tankowania pojazdów oraz miejsca wskazane do przechowywania materiałów niebezpiecznych wyłożyć materiałami izolacyjnymi.
9. Plac budowy i zaplecze materiałowe – sprzętowe wyposażyć w sorbenty.
10. W ramach inwestycji wyciąć maksymalnie 54 drzewa; nie wycinać drzew oznaczonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia numerami 1 i 2.

11. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić pod nadzorem przyrodniczym, w okresie od początku września do końca lutego.
 12. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
 13. 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 przesychaniem i przemarzaniem,
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
 14. Przeprowadzić nasadzenia rekompensacyjne 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 oraz w stosunku 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm, z wykorzystaniem:
 - w przypadku usuwania drzew gatunków rodzimych – z wykorzystaniem drzew gatunków tożsamyh z usuwanymi,
 - w przypadku usuwania drzew gatunków obcych – z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków.Liczba nasadzeń nie powinna być mniejsza niż 90 szt. drzew. Miejsce nasadzeń wskaże Inwestor.
 15. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.
 16. Na drzewach, zlokalizowanych w pobliżu inwestycji, umieścić dwie skrzynki lęgowe.
- II. Integralną częścią decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia stanowiąca załącznik nr 1 oraz załącznik nr 2 – mapa ewidencyjna.

Uzasadnienie

9 września 2020 roku Wójt Gminy Tarnowo Podgórne wszczął z urzędu postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej ul. Batorowskiej w miejscowości Wysogotowo. Przedmiotowe przedsięwzięcie na podstawie § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy z 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 z późn. zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jest wójt gminy.

Pismem z dnia 15 września 2020r.: znak WZP.6220.24.2020, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, tutejszy organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Tą samą sygnaturą pisma Wójt Gminy Tarnowo Podgórne zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego.

W Opinii z dnia z dnia 21.09.2020r. nr PO.ZZŚ.4.435.596m.2020.MS Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko i odstąpił od określenia zakresu raportu wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia warunków i wymagań w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W Opinii Sanitarnej z dnia 28.10.2020r. nr NS.9011.1.296.2020.AC Państwowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i odstąpił od określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W Opinii z dnia 13.01.2021r. nr WOO-IV.4220.157.2020.JP2.8 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu stwierdził, że dla przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i odstąpił od określenia zakresu raportu wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia warunków i wymagań w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 10 § 1 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego tutejszy organ poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie wypowiedziała się i nie zapoznała się z materiałami i dowodami zebranymi podczas prowadzonego postępowania.

Zakres inwestycji obejmuje: budowę nowej nawierzchni jezdni, budowę chodników, budowę zjazdów z betonowej kostki brukowej, umocnienie terenów przyległych warstwą humusu z obsianiem trawą, budowę wyniesionych skrzyżowań z ul. Pszenną i ul. Leśną, przebudowę sieci elektroenergetycznej o napięciu 0,4 kV i 15 kV, przebudowę sieci teletechnicznej, budowę kanału technologicznego, przebudowę sieci wodociągowej rozdzielczej, przestawienie kolidujących hydrantów, przebudowę oświetlenia, budowę kanalizacji deszczowej o długości ok. 905 m.

Uwzględniając kryteria, o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 1 lit. c *ustawy o oś* należy stwierdzić, iż eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla tego typu prac budowlanych, takich jak: betonowa kostka brukowa, krawężniki i obrzeża betonowe, cement. Woda na czas realizacji inwestycji będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej z przyłącza technicznego.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a, c, d i g *ustawy o oś* stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Otoczenie rozpatrywanej drogi stanowią tereny zabudowane. Najbliższe tereny wymagające ochrony akustycznej znajdują się bezpośrednio w sąsiedztwie przebudowywanej drogi. Są to tereny, na których występuje zabudowa jednorodzinna oraz mieszkaniowo – usługowa. Celem ograniczenia uciążliwości hałasowych, nałożono warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z

uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia (dalej k.i.p.) prognozowane natężenie ruchu na przedmiotowej drodze w roku 2032 wyniesie: 3928 pojazdów lekkich i 75 pojazdów ciężkich w porze dnia oraz 201 pojazdów lekkich i 3 pojazdy ciężkie w porze nocy. W k.i.p. przedstawiono pełną analizę akustyczną planowanego przedsięwzięcia, wraz z mapami obrazującymi rozprzestrzenianie się dźwięku. W obliczeniach założono zastosowanie nawierzchnia SMA8 oraz prędkość poruszania się pojazdów równą 50 km/h, a na niektórych odcinkach nawet 30 km/h. Biorąc pod uwagę prognozowane natężenie ruchu oraz zastosowane rozwiązania zmniejszające emisję hałasu, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Z uwagi na fakt, że brak ww. rozwiązań spowodowałby wystąpienie przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu nałożono warunek, aby na wszystkich odcinkach dróg objętych zakresem przedsięwzięcia zastosować nawierzchnię typu SMA-8 oraz warunek, aby zastosować rozwiązania ograniczające prędkość pojazdów do 30 km/h na odcinkach: od km 0+376 do km 0+413, od km 0+520 do km 0+555, od km 0+816 do km 0+856, a na pozostałych odcinkach objętych rozbudową do 50 km/h.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e *ustawy ooś* stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz przeprowadzoną analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 lit. f *ustawy ooś*, nie przewiduje się znaczących powiązań, ani kumulowania oddziaływań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d *ustawy ooś* ze względu na rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga pełni w układzie komunikacyjnym, nie przewiduje się jej istotnego wpływu na stan jakości powietrza w rejonie zainwestowania na etapie eksploatacji. Poprawa stanu technicznego istniejącej drogi wpłynie na zmniejszenie zapylenia i ograniczenie emisji spalin. Ponadto nastąpi poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwa ruchu pojazdów. Na etapie realizacji przedsięwzięcia może nastąpić niewielka emisja substancji do powietrza (faza prowadzenia prac budowlanych). Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych. Ponadto źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi jednak na fakt, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy oraz ustaną po zakończeniu prac budowlanych, należy je uznać za pomijalne.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie oddziaływać na klimat. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi emisja dwutlenku węgla powstająca w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów i maszyn wykorzystywanych na etapie prowadzenia robót. Wielkość emisji zależeć będzie od

ilości sprzętu zaangażowanego do prac i ich parametrów. Emisja ta będzie stosunkowo niewielka i krótkotrwała, a więc oddziaływanie etapu budowy na klimat będzie pomijalne. Na etapie eksploatacji inwestycji, źródłem emisji gazów cieplarnianych do atmosfery będą pojazdy spalinowe poruszające się po przedmiotowej drodze.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy o oś ustalono, że gospodarowanie odpadami w związku z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. W fazie budowy (realizacji) przedmiotowej inwestycji powstawać będą odpady, które zaliczać się będą do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej oraz z grupy 15 – odpady opakowaniowe. Wszystkie odpady będą zbierane w sposób selektywny i w miarę możliwości będą wykorzystywane na terenie inwestycji, a pozostałe przekazywane będą innym posiadaczom, posiadającym odpowiednie zezwolenia z zakresu gospodarki odpadami. Opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru, natomiast tworzywa sztuczne będą przekazywane uprawnionym podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia. Wszystkie odpady niebezpieczne będą się znajdować w szczelnych pojemnikach, oznakowanych kodem i rodzajem odpadu. Odpady te będą gromadzone w miejscu zadaszonym, osłoniętym przed opadami atmosferycznymi, na utwardzonym podłożu zapobiegającym ewentualnemu dostaniu się substancji niebezpiecznych do gleby i wód. Odpady będą zabezpieczone przed możliwością dostępu do nich osób trzecich. W związku z możliwością powstawania odpadów niebezpiecznych nałożono warunek pozwalający na ograniczenie ich oddziaływania na środowisko wskazując sposób i miejsce magazynowania takich odpadów. Zgodnie z informacjami zawartymi w k.i.p. zminimalizowanie oddziaływania w fazie realizacji inwestycji polegać będzie również na stosowaniu w pełni sprawnego sprzętu, ograniczaniu czasu pracy sprzętu do niezbędnego minimum jak również na odpowiedniej organizacji robót ograniczającej wtórne pylenie. Na etapie eksploatacji będą powstawały odpady związane z użytkowaniem drogi. Odpady powstające na tym etapie będą gromadzone selektywnie w zakrytych pojemnikach.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. W odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g ustawy o oś stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych oraz na potrzeby sanitarne i będzie pobierana z miejskiej sieci wodociągowej z przyłącza technicznego. Powstające ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w zbiorniku bezodpływowym i odbierane będą przez wyspecjalizowane firmy. Etap eksploatacji drogi nie wymaga wykorzystywania wody. Bazy materiałowe i sprzętowe będą tak zorganizowane, aby nie dopuścić do zanieczyszczenia gleby i wody. Teren pod bazy zostanie utwardzony, aby utrudnić migrację zanieczyszczeń w grunt oraz wyposażony zostanie w sorbent, który zostanie użyty w przypadku wycieków paliwa, oleju czy innych substancji. W celu minimalizacji możliwości powstania uszkodzeń sprzętu i wycieków pojazdy oraz sprzęt budowlany poddawany będzie bieżącym przeglądom i konserwacjom. Miejsce magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliw wyposażone zostanie w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, zostanie zadaszone oraz zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Substancje niebezpieczne przechowywane będą w szczelnych i oznakowanych pojemnikach. W warunkach wskazano również na konieczność wyłożenia materiałami izolacyjnymi miejsc ewentualnych napraw i tankowania pojazdów oraz miejsc wskazanych do przechowywania materiałów niebezpiecznych. Zastosowanie dodatkowej izolacji pozwoli na ochronę środowiska gruntowo – wodnego przed zanieczyszczeniem pochodzącym z wycieku substancji niebezpiecznych. Z tej również

przyczyny wskazano na konieczność wyposażenia zaplecza i terenu budowy w odpowiednie sorbenty.

W związku z budową ul. Batorowskiej planowane jest wykonanie systemu odwodnienia, polegającego na budowie wpustów, studni deszczowych, kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych częściowo do projektowanej kanalizacji w ul. Pszennej (docelowo do rowu W-B) a częściowo do kanalizacji w ul. Leśnej.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, b, c, d, f, g, h, i, j ustawy ooś, na podstawie k.i.p. ustalono, że teren przedsięwzięcia nie będzie zlokalizowany na: obszarach wodno-błotnych; obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych; obszarach wybrzeży i środowiska morskiego; obszarach górskich oraz obszarach przylegających do jezior; obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; obszarach przylegających do uzdrowisk i obszarach ochrony uzdrowiskowej; obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Inwestycja przebiega częściowo w strefie ochronnej ujęcia wody podziemnej Dąbrówka – Wysogotowo.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy ooś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.). Najbliższym obszarem Natura 2000, położonym ok. 5,5 km od przedsięwzięcia, jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Fortyfikacje w Poznaniu PLH300005. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona poza korytarzami ekologicznymi (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przekształconym antropogenicznie, jednak jego realizacja wymagać będzie wycinki 56 drzew. Zgodnie z przedstawionym uzupełnieniem k.i.p., wskazana do wycinki liczba drzew jest niezbędna z uwagi na konieczność zachowania odpowiednich odległości drzew od drogi jak również z uwagi na poczynione założenia, które przewidują wykonanie obustronnych chodników. Z uwagi na fakt iż dwa drzewa znajdują się na terenie przeznaczonym pod zieleni, w uzupełnieniu k.i.p. z 14 grudnia 2020 r. Wnioskodawca zobowiązał się do pozostawienia tych drzew: są to drzewa wymienione w załączniku do k.i.p. Zestawienie drzew do wycinki, pod numerami 1 i 2. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ważną rolę drzew zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe, krajobrazowe nałożono warunek ograniczenia wycinki drzew w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia do maksymalnie 54 drzew. Ponadto, w celu minimalizacji negatywnych oddziaływań, mając na uwadze ochronę miejsc lęgowych ptaków, jakimi są drzewa, nałożono warunek ich wycinki poza sezonem lęgowym ptaków, który w Wielkopolsce przypada średnio w okresie od 1 marca do 31 sierpnia pod nadzorem przyrodniczym.

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 ponieważ liniowe zadrzewienia na terenach otwartych są bardzo wyrazistym dominantami. Łącząc ze sobą kompleksy leśne pełnią funkcje korytarzy ekologicznych, przede wszystkim jednak stanowią lokalne lub ponadlokalne ekosystemy cechujące się swoją bioróżnorodnością znacznie przewyższającą otaczające tereny. W obrębie tych ekosystemów każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń rekompensacyjnych prowadzonych wzdłuż dróg w ramach zakładania nowych alei lub uzupełniania ubytków drzew w obrębie już istniejących. Dodatkowo kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa przydrożnego wraz

z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń rekompensacyjnych w skali 1:2 (dwa nasadzane drzewa za jedno usuwane) dla drzew o obwodzie od 101 cm do 200 cm oraz w stosunku 1:3 dla drzew o obwodzie powyżej 200 cm. Liczba drzew do nasadzeń nie powinna być mniejsza niż 90 szt. Ponadto w celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy – są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie zadrzewień przydrożnych. W przypadku usuwania drzew gatunków rodzimych nasadzenia należy wykonać z wykorzystaniem drzew gatunków tożsamyh z usuwanymi, a w przypadku usuwania drzew gatunków obcych – z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków. Wprowadzanie do środowiska przyrodniczego i przemieszczanie w nim gatunków obcych, zgodnie z art. 120 ustawy o ochronie przyrody, jest co do zasady zakazane. Choć zieleń przydrożna na terenie zabudowy wskazana została jako jeden z wyjątków od tego zakazu, warunek nasadzeń rekompensacyjnych w oparciu wyłącznie o gatunki rodzime w niniejszym przypadku jest zasadny. Należy mieć na uwadze, że każdy gatunek obcy może w przyszłości stać się gatunkiem zagrażającym rodzimej bioróżnorodności; w odniesieniu do drzew status inwazyjnych zyskały w ostatnich dziesięcioleciach np. jesion pensylwański, dąb czerwony, a regionalnie i lokalnie także bożodrzew gruczołowaty, wiązowiec zachodni czy orzech włoski.

W trakcie przeprowadzonych wizji terenowych, które odbyły się 4 i 7 listopada 2020r. odnotowano jedno stanowisko chronionego gatunku ptaka tj. dziuplę lęgową szpaka *Sturnus vulgaris*, w drzewie przeznaczonym do wycinki. W związku ze zniszczeniem tego stanowiska, Wnioskodawca zaproponował powieszenie dwóch skrzynek lęgowych dla tego gatunku. Zapisy te znalazły odzwierciedlenie w nałożonych warunkach. W trakcie wizji stwierdzono również 5 stanowisk, o łącznej powierzchni 9 cm², występowania mchu objętego ochroną pędliczka zielonawego *Syntrichia virescens*, które zostaną zniszczone.

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. Nałożono także warunek, aby miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia w istniejącym pasie drogowym oraz realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w opinii warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedliska. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 lub ich powiązań z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy o oś przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą

zagrożeń dla środowiska i przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Z uwagi na charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak znacząco negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, a także stanowiska Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Poznaniu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, stwierdzono – że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz dokumentacją sprawy.

Wobec powyższego postanowiono jak w nagłówku.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 127 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego stronie służy prawo wniesienia odwołania od niniejszej decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Poznaniu, Al. Niepodległości 16/18, za pośrednictwem Wójta Gminy, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.
2. Mapa ewidencyjna.

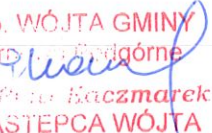
Otrzymują:

- ✓ 1. Comekoprojekt Sp. z o.o. Zuzanna Kucharska
Pełnomocnik Inwestora
ul. Żmigrodzka 41/49
60-171 Poznań
- ✓ 2. Urząd Gminy Dopiewo
ul. Leśna 1c
62-070 Dopiewo
- ✓ 3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
ul. J. H. Dąbrowskiego 79
60-529 Poznań
- ✓ 4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Poznaniu
ul. Gronowa 22
61-655 Poznań
- ✓ 5. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Poznaniu
ul. Szewska 1
61-760 Poznań
- ⑥ a/a

KIEROWNIK
Wydziału Zagospodarowania Przestrzennego


mgr Natalia Piechota

Przygotował: Mikołaj Kamiński, tel. 618-959-230, pok. 13

Z up. WÓJTA GMINY
Tarnowo Podgórne

mgr Piotr Kaczmarek
II ZASTĘPCA WÓJTA

DECYZJA NINIEJSZA JEST OSTATECZNA
dnia 23.02.2024r.
TARNOWO PODGÓRNE
dnia 23.02.2024r.

Główny Specjalista
w Wydziale Zagospodarowania Przestrzennego


mgr Mikołaj Kamiński

Charakterystyka przedsięwzięcia

URZĄD GMINY
62-080 Tarnowo Podgórne
Załącznik nr
do pisma nr
WZ 620.24.2020

Zamierzone przedsięwzięcie zostanie zrealizowane poprzez: budowę nawierzchni jezdni, budowę chodników, budowę zjazdów o nawierzchni z betonowej kostki brukowej, umocnienie terenów przyległych, budowę wyniesionych skrzyżowań z ul. Pszenną i ul. Leśną, przebudowę sieci elektroenergetycznej, przebudowę sieci teletechnicznej, budowę kanału technologicznego, przebudowę sieci wodociągowej przestawienie kolidujących hydrantów, przebudowę oświetlenia i budowę kanalizacji deszczowej. Długość projektowanego odcinka drogi będzie wynosić 1039m, szerokość jezdni - 6m, natomiast szerokość chodnika - 2+3m.

Analizowana droga przebiega w terenie zabudowanym w miejscowości Wysogotowo. Od strony północno-zachodniej łączy się z ul. Bukowską (droga wojewódzka nr 307), natomiast od strony południowej - ul. Batorowską w Skórzewie (gm. Dopiewo). Najbliższa zabudowa podlegająca ochronie akustycznej (jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa i zabudowa mieszkaniowo-usługowa) jest zlokalizowana wzdłuż projektowanej drogi i stanowi do niej teren przyległy.

Jako źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego wskazano ruch komunikacyjny kształtowany przez samochody osobowe i ciężarowe. W wyniku spalania mieszanek paliwowych w silnikach pojazdów nastąpi emisja do powietrza tzw. zanieczyszczeń komunikacyjnych. Z przedstawionych obliczeń wykonanych w oparciu o referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r., Nr 16, poz. 87) – uwzględniających stan jakości powietrza określony w piśmie Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska znak DM/PO/063-1-712/01/20/MŁM z dnia 17.08.2020r. – wynika, że zamierzone przedsięwzięcie nie spowoduje przekroczenia wartości określonych w w/w rozporządzeniu oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012r., poz. 1031 z późn. zm.).

Źródłem emisji hałasu z przedmiotowej inwestycji będzie ruch komunikacyjny. Prognozowane dobowe natężenie ruchu dla planowanej drogi dla 2022r. oszacowano na poziomie 4142 pojazdów lekkich i 78 pojazdów ciężkich, dla 2032r. – na poziomie 4129 pojazdów lekkich i 78 pojazdów ciężkich, natomiast dla ul. Pszennej dla 2022r. – na poziomie 184 pojazdów lekkich i 11 pojazdów ciężkich, dla 2032r. – na poziomie 183 pojazdów lekkich i 11 pojazdów ciężkich oraz dla ul. Leśnej dla 2022r. – na poziomie 545 pojazdów lekkich i 13 pojazdów ciężkich, dla 2032r. – na poziomie 544 pojazdów lekkich i 13 pojazdów ciężkich. Przewidywany poziom hałasu w wytypowanych punktach kontrolnych zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie podlegającej ochronie akustycznej (jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa i zabudowa mieszkaniowo-usługowa) przy uwzględnieniu zastosowania nawierzchni redukującej hałas SMA 8 na całej długości projektowanego odcinka – zgodnie z tabelą 12 pn. „Poziomy hałas w punktach obserwacji dla planowanego przedsięwzięcia w roku 2032” – będzie się kształtować na poziomie 51,2÷58,6dB w porze dnia i na poziomie 44,3÷51,7dB w porze nocy w przypadku terenów jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej oraz na poziomie 50,1÷59,3dB w porze dnia i na poziomie 43,3÷52,3dB w porze nocy w przypadku terenów zabudowy mieszkaniowo- usługowej, wobec powyższego eksploatacja inwestycji nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości (61dB w porze dnia i 56dB w porze nocy w przypadku terenów jednorodzinnej zabudowy mieszkaniowej oraz 65dB w porze dnia i 56dB w porze nocy w przypadku terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej) wskazanych w tabeli nr 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r. poz. 112).

Wody opadowo-roztopowe w ilości 5748,875m³/rok – po podczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i osadniku – będą kierowane poprzez wpusty do kanalizacji

deszczowej (tj. częściowo do infrastruktury projektowanej w ul. Pszennej /docelowo do rowu W-B/ i częściowo do infrastruktury funkcjonującej w ul. Leśnej).

W fazie użytkowania inwestycji prognozuje się generowanie odpadów niebezpiecznych w ilości 0,003Mg/rok, odpadów innych niż niebezpieczne w ilości 6,01Mg/rok i odpadów komunalnych w ilości 7Mg/rok. Wytworzone odpady – zgodnie z zapisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2020r., poz. 797 z późn. zm.) – będą podlegać selektywnemu magazynowaniu w oznakowanych i zamykanych pojemnikach planowanych do usytuowania w wydzielonym miejscu, po czym nastąpi ich przekazywanie do odzysku lub unieszkodliwienia wyłącznie specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia.