

Wyjaśnienia do wezwania z dnia 03.06.2020 r. (nr sprawy KOS-V.6220.52.2020)

- ad. 1 Nazwa inwestycji to „Rozbudowa ul. Kolejowej w Poznaniu (od ul. K. Potockiej do ul. Gąsiorowskich)”. W załączeniu przekazujemy aktualne pełnomocnictwo.
- ad. 2 Granica "zakres oddziaływania" została zaznaczona błędnie, nie należy jej uwzględniać.
- ad. 3 Wnioskiem objęta jest wyłącznie działka nr 44/19, ark. 35, obręb Łazarz. W załączeniu kopia mapy ewidencyjnej w wersji elektronicznej (PDF)
- ad. 4 W zakresie ochrony zieleni

Analizowano 2 warianty inwestycji. Na podstawie uzgodnień z Zarządem Dróg Miejskich i Miejskim Konserwatorem Zabytków wybrano wariant najkorzystniejszy m.in. dotyczący optymalnej skali wycinki istniejących drzew i krzewów. Wariant ten został przedstawiony na konsultacjach społecznych i po wprowadzeniu kilku uwag został zatwierdzony przez zarządcę drogi do dalszego procedowania.

W związku z tym, że ul. Kolejowa jest wpisana do rejestru zabytków, na dalszym etapie prac projektowych Projektant wystąpi do właściwego organu z wnioskiem o zezwolenie na wycinkę drzew i krzewów.

W trakcie przygotowywania inwestycji wprowadzono i zastosowano szereg nowatorskich i niestandardowych rozwiązań mających na celu ochronę i zachowanie istniejącego drzewostanu.

Już na etapie inwentaryzacji dendrologicznej dokonano szczegółowej analizy stanu sanitarnego drzew oraz dokonano pomiaru zasięgu ich systemu korzeniowego. Na podstawie tych pomiarów zmodyfikowano przebieg planowanego układu komunikacyjnego (zarówno w płaszczyźnie pionowej jak i poziomej) tak, aby zminimalizować uszkodzenia systemu korzeniowego istniejących drzew. Wprowadzono dwuetapowy proces zabezpieczenia drzew (na czas rozbiórek i na czas budowy). Wprowadzono Strefę Ochrony Drzew w celu ochrony systemu korzeniowego drzew istniejących. W celu poprawy warunków rozwoju drzew istniejących w obrębie podbudowy nawierzchni utwardzonych znajdujących się w strefie rzutu korony drzew istniejących zastosowano system antykompresyjny w postaci mieszanki kamienno-głębowej. Zdegradowana ziemia urodzajna z części systemu korzeniowego będzie usuwana i wymieniana przy użyciu urządzenia typu AIRSPADE. System antykompresyjny został również wprowadzony pod projektowanymi nawierzchniami utwardzonymi przy nowo sadzonych drzewach tak, aby zmaksymalizować przestrzeń dla rozwoju ich systemu korzeniowego.

Ponadto na całym terenie inwestycji cała zdegradowana gleba zostanie wymieniona na ziemię urodzajną.

Zostaną wprowadzone nowe nasadzenia z drzew krzewów i bylin (w chwili obecnej na całym terenie praktycznie brak jest zieleni niskiej i średniej), ponad 44 nowe duże drzewa oraz blisko 4000 nowych krzewów i bylin.

Wszystkie istniejące drzewa zostaną poddane zabiegowi mikoryzacji. A cała gleba zostanie wzbogacona specjalistycznym roztworem bakterii pożytecznych EMAMI .

Zestawienie drzew i krzewów do wycinki wraz z uzasadnieniem

Numer	Gatunek	Obwód pnia na 120 cm lub powierzchnia krzewu	Obwód pnia na 5 cm	Uzasadnienie wycinki drzew
15	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	220	350	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym układem komunikacyjnym
17	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	240	460	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym układem komunikacyjnym
21	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	230	400	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym układem komunikacyjnym
25	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	223	400	USUNĄĆ Ze względów fitosanitarnych, wymiana gatunkowa
31	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	240	370	USUNĄĆ Ze względów fitosanitarnych, wymiana gatunkowa
38	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	210	350	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym wjazdem na posesję
40	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	280	370	USUNĄĆ Ze względów fitosanitarnych Wymiana gatunkowa
44	<i>Acer platanoides</i> klon zwyczajny	90	125	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem
46	<i>Taxus baccata</i> cis pospolity	21m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem
47	<i>Thuja occidentalis</i> żywotnik zachodni	8m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem
48	<i>Thuja occidentalis</i> żywotnik zachodni	15m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem

48b	<i>Thuja occidentalis</i> żywotnik zachodni	3m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem
49	<i>Robinia pseudoacacia</i> robinia akacjowa	206	320	USUNĄĆ Kolizja z projektowanym chodnikiem
60	<i>Ligustrum vulgare</i> ligustr pospolity	29 m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanymi miejscami postojowymi
61	<i>Ligustrum vulgare</i> ligustr pospolity	37 m2	-	USUNĄĆ Kolizja z projektowanymi miejscami postojowymi

ad. 5/4* Planowane przedsięwzięcie wpłynie w minimalnym stopniu na istniejące zabytki. Istniejąca zabytkowa nawierzchnia z kostki kamiennej rzędowej zostanie rozebrana i wykorzystana jako nawierzchnia miejsc postojowych i zjazdów. Również pozostałe materiały kamienne (krawężniki kamienne, płyty kamienne) będą w maksymalnym stopniu wykorzystane do wbudowania w projektowany układ drogowy. Na pozostałe zabytki planowane przedsięwzięcie nie ma wpływu.

W załączeniu opinia Miejskiego Konserwatora Zabytków.

ad. 6/5* W zakresie geologii

Dokumentację geotechniczną przedstawiono w załączeniu

ad. 7/6* W zakresie gospodarki wodno-ściekowej

Zgodnie z pkt. 7.5 KIP wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do istniejącej kanalizacji deszczowej poprzez projektowane wpusty, zgodnie z warunkami technicznymi AQUANET nr DW/IBM/093/24935/2019, IBM/80-2/853/2019 z dnia 29.04.2019 r. W stanie istniejącym ul. Kolejowa oprócz pojedynczych drzew nie posiada terenów zielonych, natomiast planowana inwestycja zwiększy powierzchnię terenów zielonych, które przywrócą w znacznym stopniu gruntowy charakter odpływu wód opadowych i zwiększą ich retencję. Przewiduje się wykonanie trawników o powierzchni ok. 940 m², posadzenie krzewów o powierzchni ok. 1500 m² oraz posadzenie 44 szt. nowych drzew.

ad. 8/7* W zakresie ochrony powierzchni ziemi

Teren inwestycji należy do grupy gruntów wydzielonych IV, tereny komunikacyjne, drogi oznaczone symbolem dr.

ad. 9/8* W zakresie gospodarki odpadami

Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko w fazie budowy przedstawiono w punkcie 7.6. KIP.

Uzupełnienie fazy budowy

Odpady niebezpieczne (zużyte oleje, opakowania zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi) będą powstawały podczas konserwacji i eksploatacji maszyn oraz urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych. Zakłada się, że wymiana oleju w silnikach maszyn i pojazdów odbywać się będzie w wyspecjalizowanych stacjach obsługi, poza terenem inwestycji. Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy rodzaj odpadów niebezpiecznych będzie gromadzony i przechowywany oddzielnie, a następnie transportowany do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwienia z zachowaniem przepisów obowiązujących przy transporcie odpadów niebezpiecznych. W przypadku powstania tego typu odpadów na terenie inwestycji będą one gromadzone i przekazywane do unieszkodliwienia zgodnie z w/w zasadami. Szacunkowa ilość tego rodzaju odpadów z terenu inwestycji nie przekroczy 0,1 Mg. Szacunkowa ilość wytworzonych podczas przeprowadzania inwestycji odpadów typu sorbenty i materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania wynosić będzie ok. 0,1 Mg. Na terenie budowy powstawać będą odpady inne niż niebezpieczne, odpady bytowe pracowników budowy (np. opakowania szklane, puszki, butelki typu PET, papiery). Na obszarze zaplecza socjalnego przewidzianego na czas trwania robót zostaną ustawione pojemniki na odpady komunalne. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie budowy będą zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz. U. z 2016r. poz. 1863).

Faza eksploatacji

Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 0,5 Mg/rok,
- 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,1 Mg/rok,

- 16 81 01 - odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 0,5 Mg/rok,
- 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 0,5 Mg/rok,
- 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,3 Mg/rok.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

Wykonawcy robót wytwarzający odpady lub nimi gospodarujący muszą być zarejestrowani w rejestrze BDO i są zobowiązani do realizacji obowiązków rejestrowych, ewidencyjnych i sprawozdawczych.

Odpady będą magazynowane w zamykanych kontenerach, na utwardzonym podłożu, w wyznaczonych miejscach placu budowy.

Nie przewiduje się magazynowania odpadów ulegających biodegradacji na placu budowy, odpady takie będą ładowane do kontenerów i wywożone na bieżąco do podmiotu posiadającego zezwolenie na zbieranie i przetwarzanie odpadów.

ad. 10/9* W zakresie ochrony powietrza

Rozwiązania ograniczające emisję wtórną pyłu na etapie budowy:

- transport materiałów sypkich w okresach suszy będzie prowadzony pojazdami wyposażonymi w przykrywane naczepy,
- materiały magazynowane na terenie placu budowy, w okresie suszy, kiedy może dochodzić do pylenia z powierzchni np. hałd, będą przykrywane bądź zraszane,
- mycie kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy,
- prace budowlane będą wykonywane z zastosowaniem sprzętu sprawnego pod względem technicznym, posiadającego ważne dopuszczenie do ruchu oraz sprawny układ wydechowy,
- miejsce napraw oraz prac konserwacyjnych maszyn i pojazdów budowlanych stanowić będzie baza transportowa firmy wykonawczej. Nie przewiduje się wykonywania tych prac w miejscu inwestycji.

ad. 11/5* Koncepcja rozbudowy ul. Kolejowej była poddana konsultacjom społecznym i zaakceptowana przez ZDM. Nowa projektowana granica pasa drogowego przy

posesji nr 53 oraz przyjęte rozwiązania stanowią kontynuację rozwiązań na pozostałym odcinku ulicy. Prawie cały odcinek po stronie zachodniej będzie posiadał licząc od jezdni 2,5 m miejsca postojowe lub zieleń oraz chodnik o szerokości min. 2,0 m. Na wysokości posesji Pani Krawców chodnik będzie miał szerokość ok. 3,2 m, dlatego schody prowadzące do lokalu usługowego w suterenie nie zawężą chodnika do szerokości mniejszej niż minimalna tzn. 2,0 m. Zjazd na posesję będzie w tym samym miejscu co istniejący, a zbliżenie ogrodzenia do schodów na odległość ok. 4,0 m nie uniemożliwi korzystania z podwórka przez dwuślady. Projektowana ulica zwiększy bezpieczeństwo, poprzez zwężenie do 5,5 m, wprowadzenie progów zwalniających i skrzyżowań wyniesionych oraz ograniczenie prędkości do 30 km/h. Należy zwrócić uwagę, że mimo poszerzenia pasa drogowego odległość budynku od krawędzi jezdni zwiększy się o ok. 0,8 m. W projekcie uwzględniono lokalizację planowanych w przyszłości przystanków autobusowych. Zostaną wybudowane krawężniki przystankowe, natomiast w miejscu peronów zostanie posadzona zieleń. Wprowadzenie w przyszłości linii autobusów jest uzależnione od możliwości finansowych miasta i nie należy się tego spodziewać w najbliższej przyszłości.

Podsumowując projektowana rozbudowa ul. Kolejowej w dużym stopniu poprawi bezpieczeństwo oraz estetykę ulicy.

Jednocześnie informujemy, że koncepcja została pozytywnie zaopiniowana przez Miejskiego Konserwatora Zabytków (opinia w załączeniu).

ad. 12/6* Stanowisko dotyczące pisma Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego NS-52/1-57/20 z dnia 02.06.2020 r.

- Analiza akustyczna wykazała brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w wyniku zastosowania proponowanych rozwiązań projektowych. Zastosowane rozwiązania chroniące środowisko na etapie eksploatacji przedsięwzięcia to:
 - ograniczenie prędkości ruchu pojazdów do 30 km/h poprzez zastosowanie progów spowalniających i wyniesionych skrzyżowań, a także zwężenie trasy zasadniczej,
 - wymiana istniejącej zużytej nawierzchni ścieralnej jezdni na nową nawierzchnię z mieszanki SMA.
- Rozwiązania minimalizujące w przypadku przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska naturalnego w zakresie oddziaływania na warunki arosanitarne:

- o transport materiałów sypkich w okresach suszy będzie prowadzony pojazdami wyposażonymi w przykrywane naczepy,
- o materiały magazynowane na terenie placu budowy, w okresie suszy, kiedy może dochodzić do pylenia z powierzchni np. hałd, będą przykrywane bądź zraszane,
- o mycie kół pojazdów wyjeżdżających z terenu budowy,
- o prace budowlane będą wykonywane z zastosowaniem sprzętu sprawnego pod względem technicznym, posiadającego ważne dopuszczenie do ruchu oraz sprawny układ wydechowy,
- o miejsce napraw oraz prac konserwacyjnych maszyn i pojazdów budowlanych stanowić będzie baza transportowa firmy wykonawczej. Nie przewiduje się wykonywania tych prac w miejscu inwestycji.

– Źródła emisji hałasu dla najbardziej niekorzystnego wariantu (prognozy ruchu na 2030 rok) stanowią pojazdy lekkie i ciężkie poruszające się ul. Kolejową (po nawierzchni o normalnej hałaśliwości) z zakładaną prędkością 30 km/h. Dane wejściowe dotyczące natężenia ruchu przedstawiają się następująco:

Prognozowane natężenie i struktura ruchu na ul. Kolejowej w Poznaniu w 2030 roku dla pory dnia i nocy

Nazwa odcinka	Dzień (6 ⁰⁰ -22 ⁰⁰)				Noc (22 ⁰⁰ -6 ⁰⁰)			Udział pojazdów w ciężkich
	Liczba pojazdów lekkich	Liczba pojazdów ciężkich	Ogółem	Udział pojazdów ciężkich [%]	Liczba pojazdów lekkich	Liczba pojazdów ciężkich	Ogółem	
ul. Kolejowa	6465	480	6945	6,9	443	32	475	6,7

Tło akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia generowane jest przede wszystkim przez linie kolejowe zlokalizowane w odległości 120-180 m w kierunku wschodnim od ul. Kolejowej. Zgodnie z aktualną mapą akustyczną miasta Poznania (dostępną poprzez Portal Systemu Informacji Przestrzennej Miasta Poznania: <http://sip.geopoz.pl/sip/>) poziom hałasu kolejowego w rejonie przedsięwzięcia wynosi znacznie poniżej 55 dB w przypadku wskaźnika LDWN oraz znacznie poniżej 50 dB w przypadku wskaźnika LN (pora nocy). Biorąc pod uwagę wyniki oddziaływania akustycznego planowanej inwestycji oraz ww. mapy akustycznej stwierdza się, że dominujące źródło hałasu stanowi planowane przedsięwzięcie i nie dojdzie do kumulacji oddziaływania

akustycznego hałasu drogowego i kolejowego. Tym samym można przyjąć, że poziom hałasu skumulowanego jest taki sam jak poziom hałasu od planowanej inwestycji przedstawiony w KIP.

- Na etapie eksploatacji będzie powstawało ok. 133 l/s (9991m³/rok) wód opadowo-roztopowych
- Podczas fazy eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstawać odpady:
 - 02 01 03 – odpadowa masa roślinna – ok. 0,5 Mg/rok,
 - 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze – ok. 0,1 Mg/rok,
 - 16 81 01 - odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – ok. 0,5 Mg/rok,
 - 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01 – ok. 0,5 Mg/rok,
 - 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 0,3 Mg/rok.
- W obszarze planowanego przedsięwzięcia oraz planowanego oddziaływania przedsięwzięcia nie znajdują się zrealizowane i realizowane przedsięwzięcia, które mogą prowadzić skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

* numeracja punktów w wezwaniu

Opracował

Andrzej Tajcher