



EE / K.

Bydgoszcz, dnia 6 sierpnia 2013 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY



WOO.4210.1.2013.KŚ.20

DECYZJA Nr 12/2013

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), a także w związku z art. 10 § 2, 104, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2013 r. poz. 267 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15 stycznia 2013 r. (wpływ: 17.01.2013 r.), Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowanego przez Przedstawiciela Firmy Voessing Polska Oddział Bydgoszcz oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla wariantu I przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa Węzła Zachodniego w Bydgoszczy”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych, i jednocześnie

na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego, niniejszej decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności

oraz:

I. Określam:

Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w rejonie dzielnicy Czyżkówko, w zachodniej części miasta Bydgoszczy. Obejmuje budowę nowej przeprawy mostowej nad Nowym Kanałem Bydgoskim oraz przebudowę Węzła Zachodniego, stanowiącego połączenie ulic Grunwaldzkiej – Nad Torem – Rotmistrza Pileckiego.

W rejonie Węzła Zachodniego przebiegają następujące ulice: Grunwaldzka (odcinek wschodni), stanowiąca fragment drogi krajowej nr 25 i 80, ul. Grunwaldzka (odcinek zachodni), stanowiąca fragment drogi krajowej nr 80, ulica Nad Torem, stanowiąca fragment drogi krajowej nr 25, ulica Rotmistrza Pileckiego – droga powiatowa nr 3039C, ulica Koronowska – droga gminna (bez numeru), ulica Elbląska – droga gminna.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Zaplecze budowy, bazę materiałowo – sprzętową lub okresowe miejsca składowania materiałów budowlanych, wytyczyć poza pasem terenu o szerokości min. 10 m od linii brzegowej Kanału Bydgoskiego oraz poza obrysem koron drzew.
2. Na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecze do składowania materiałów oraz odpadów powstających w czasie prac, a także służące jako baza postojowa pojazdów i sprzętu ze strefą tankowania. Obszar zaplecza maksymalnie ograniczyć do niezbędnych rozmiarów, zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód podziemnych oraz utrzymywać w należytym porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. W celu ochrony środowiska gruntowo – wodnego, teren zaplecza budowy uszczelnić geomembraną i wyposażyć w odpowiednią ilość sorbentów.
4. Podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii, a wszelkie naprawy oraz czynności serwisowe wykonywać poza obszarem inwestycji.

5. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰.
6. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
7. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy jej zraszać.
8. W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr) teren budowy zraszać wodą.
9. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
10. Materiały pyłace oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
11. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów zawierających asfalt, należy przeprowadzać wyłącznie w instalacjach i urządzeniach do tego przeznaczonych.
12. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca gromadzenia muszą zabezpieczyć środowisko naturalne przed możliwością skażenia.
13. Odpady selektywnie magazynowane sukcesywnie wywozić z terenu inwestycji w miarę postępu frontu robót.
14. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 15 marca do 15 sierpnia, a w tym terminie wyłącznie po uprzednim stwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów ptasich, w obrębie drzew oraz krzewów przeznaczonych do wycinki.
15. W ramach działań minimalizujących planowaną wycinkę drzew i krzewów należy: ograniczyć skalę usuwania roślinności wysokiej do niezbędnego minimum, wyznaczyć w maksymalnie możliwym zakresie osobniki do zaadaptowania i przesadzenia, wykonać nasadzenia zastępcze w skali nie mniejszej niż 1:1.
16. Niezwłocznie po zakończeniu robót budowlanych wykonać powierzchnie pokryte roślinnością niską, w postaci trawników i zakrzewień, celem zminimalizowania zakłóceń związanych z niszczeniem powierzchni bazy pokarmowej dla bytujących

gatunków ptaków.

17. Planowane nasadzenia zieleni, wykonać w okresie wiosennym lub jesiennym przy podwyższonej wilgotności gruntu, stosując gatunki rodzime i dostosowując skład gatunkowy do istniejących zadrzewień i uwzględniając warunki siedliskowe.

18. Przez okres 3 lat od momentu oddania inwestycji do użytku prowadzić kontrolę udatności nasadzeń drzew i krzewów, wykonując ponowne nasadzenia uzupełniające w miejscach, gdzie osobniki nie zachowały żywotności, dążąc do wytworzenia się trwałych skupisk zieleni spełniających przewidziane funkcje.

19. Drzewa i krzewy niepodlegające wycince, a znajdujące się w sąsiedztwie pasa budowy zabezpieczyć przed:

- a. uszkodzeniami mechanicznymi pni drzew, poprzez zastosowanie osłon, np. odeskowanie,
- b. fizycznym uszkodzeniem krzewów, poprzez wyгородzenie terenu ochrony krzewów,
- c. przesuszeniem odkrytych korzeni drzew i krzewów, poprzez krótkotrwale wykonywanie głębokich wykopów oraz stosowanie mat słomianych zabezpieczających odkryte korzenie przed nadmiernym ich przesuszeniem,
- d. mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych drzew i krzewów poprzez ręczne prowadzenie wykopów w obrębie brył korzeniowych drzew oraz krzewów, ograniczenie prac przy zagęszczaniu gruntu w obrębie pasa zieleni, wprowadzenie wymogu spulchniania ziemi w obrębie systemów korzeniowych drzew oraz krzewów po zakończeniu robót budowlanych.

20. Przed przystąpieniem do prac ziemnych, w wyniku których naruszeniu i zniszczeniu ulegną powierzchnie występowania gatunków roślin objętych ochroną, w tym kocanek piaskowych, należy uzyskać stosowne odstępstwo od obowiązujących zakazów w trybie art. 56 ustawy 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627, z późn. zm).

21. Każdorazowo przed prowadzeniem robót ziemnych, związanych z wykonywaniem głębokich wykopów oraz ich zasypywaniem, należy prowadzić kontrolę celem weryfikacji obecności zwierząt w świetle wykopów. W sytuacji potwierdzenia uwięzionych zwierząt w wykopach, kontynuację prac ziemnych prowadzić po odłowieniu uwięzionych osobników i przeniesieniu do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania.

22. Studzienki deszczowe i inne elementy systemu odwadniającego powierzchnię drogową, np. osadniki, należy zabezpieczyć przed możliwością dostawiania się zwierząt do ich wnętrza lub wyposażyć te urządzenia w konstrukcje umożliwiające samodzielne wydostanie się zwierząt na zewnątrz.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie 6 dB, w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, na całej długości układu drogowego objętego zakresem niniejszej decyzji.

IV. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii, w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które stwarzałyby ww. ryzyko.

V. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym zgodnie z art. 113 – 117 cyt. 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.

VI. Nie stwierdzam konieczności zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

VII. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

VIII. Nie nakładam obowiązku:

- przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej;
- przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IX. Nakładam obowiązek sporządzania analizy poralizacyjnej, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (drogi krajowej), w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 13 miejscach - receptorach wskazanych w analizie akustycznej, tj. P-1, -2, -3, -4, -5, -6, -7, -8, -9, -10, -11, -12, -13 (zgodnie z raportem ooś z marca 2013 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki, należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 15 stycznia 2013 r. (wpływ: 17.01.2013 r.), Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowany przez Przedstawiciela Firmy Voessing Polska Oddział Bydgoszcz, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa Węzła Zachodniego w Bydgoszczy”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 cyt. 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, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia

mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Investycja zlokalizowana jest m.in. na działkach nr 10/3, 10/1, 10/2 obręb 61 Miasto Bydgoszcz, 44/2 43 obręb 58 Miasto Bydgoszcz, posiadających status terenu zamkniętego, zgodnie z Decyzją Nr 25 Ministra Infrastruktury z dnia 12 sierpnia 2011 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI Nr 10, poz. 48 z późn. zm.).

Omaowane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 przytoczonego w sentencji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. 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 i stosownie do art. 63 ust. 1 tej ustawy poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy rozbudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. 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, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami takiego planu, jeżeli został on uchwalony.

Dane o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 80/2013).

Po weryfikacji wniosku, w dniu 24 stycznia 2013 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ww. 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, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. dopuszczający stosowanie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, polegający na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organu inspekcji sanitarnej zamieszczono więc na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 7 lutego 2013 r. (wpływ: 15.02.2013 r.), znak: NNZ.40.B.10.2013, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i opinią organu inspekcji sanitarnej, w dniu 26 lutego 2013 r., wydał postanowienie, znak: WOO.4210.39.2011.KŚ.10, nakładające obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, głównie z uwagi na zakres inwestycji oraz ryzyko przekroczenia standardów ochrony środowiska w zakresie emisji hałasu oraz substancji do powietrza atmosferycznego.

Dane o postanowieniu zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 503/2013).

W dniu 29 marca 2013 r., Inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (dokument został złożony przed uprawomocnieniem się ww. postanowienia, w związku z tym odstąpiono od zawieszenia postępowania). W następstwie powyższego w dniu 9 kwietnia 2013 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji zamierzenia.

O podjętych czynnościach strony postępowania zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 9 maja 2013 r. (wpływ: 16.05.2013 r.), znak: NNZ.40.B10.2013, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, podając następujące warunki:

1. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczyć środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia.
2. Zastosowanie rozwiązań technicznych ograniczających emisję hałasu do otoczenia.
3. Roboty budowlane prowadzić wyłącznie w porze昼iennej (6.00 do 22.00).
4. Po zakończeniu przebudowy Węzła Zachodniego i ustabilizowaniu się ruchu wykonać analizę porealizacyjną (pomiarы poziomu hałasu). W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne lub ustanowić obszar ograniczonego użytkowania.

Warunki te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – część z nich w formie bezpośrednich cytatów, a pozostałe zostały uszczegółowione w postaci warunków tut. organu.

Po weryfikacji dokumentacji organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 16 maja 2013 r. wezwał Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie:

1. Oddziaływania na klimat akustyczny, o:

- a. przedłożenie pełnej analizы akustycznej dla prognozy na rok 2025 (m.in. dane przyjęte do obliczeń, wyniki w postaci graficznej i tabelarycznej).

Załącznik nr 7 do raportu oś nie zawiera elementów dotyczących prognozy na rok 2025;

- b. przeanalizowanie środków łagodzących w postaci rozwiązania polegającego na wprowadzeniu od strony infrastruktury kolejowej, pasa zieleni izolacyjnej, stanowiącej różnicowaną wysokościowo kompozycję nasadzeń drzew i krzewów. Przedmiotową zieleni należy wprowadzić przy zabudowie wielorodzinnej zlokalizowanej na działce o nr 66/2 (należy podać jej charakterystykę, m.in. skład gatunkowy, długość, wysokość, szerokość oraz wskazać lokalizację na planie sytuacyjnym);

c. oddziaływanie wibracji na etapie realizacji inwestycji. Należy uszczegółowić i omówić oddziaływanie drgań, jak również wyjaśnić, czy w wyniku prac budowlanych najbliższa zabudowa może podlegać znaczącym negatywnym wpływom dynamicznym;

d. w tabeli nr 20 na str. 86 podano, że wpływ eksploatacji przedsięwzięcia na klimat akustyczny jest nieznaczący, należy wyjaśnić taką ocenę w związku z przewidywanymi przekroczeniami poziomu hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej.

2. Ochrony powietrza, o dokonanie weryfikacji obliczeń w zakresie przewidywanego oddziaływania planowanej inwestycji na powietrze w oparciu o zaktualizowane tło zanieczyszczeń (obliczenia bazują na tle wydanym przez WIOŚ pismem z dnia 30 stycznia 2012 r., bez uwzględnienia pyłu PM_{2.5}).

3. Gospodarki odpadami, w zakresie podania prognozowanych konkretnych sposobów magazynowania i zagospodarowania odpadów na etapie prowadzenia planowanych prac, w tym w szczególności odpadów zawierających asfalt.

Zapisy art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach, zakazują, poza wyjątkami dopuszczonymi przez ustawodawcę, odzysku lub unieszkodliwianie odpadów poza instalacjami i urządzeniami spełniających określone wymagania.

4. Ochrony wód powierzchniowych i podziemnych: na str. 60 raportu czytamy: „teren inwestycji, w tym zaplecza budowy będzie zlokalizowany w sąsiedztwie cieku wodnego, gdzie brak jest warstw izolujących wody podziemne od wpływu zanieczyszczeń”. Należy więc przeanalizować możliwość usytuowania zaplecza budowy w znacznej odległości od cieku wodnego lub zastosowanie warstw uszczelniających, np. geomembrany. Na następnej stronie widnieje jedynie adnotacja o planowanym „uszczelnieniu terenu przeznaczonego na zaplecze budowy i bazę materiałową oraz zapewnieniu, przez wykonawcę robót, dostępności do sorbentów w razie wycieku czy rozlania olejów” bez podania szczegółów tego uszczelnienia.

5. Szkody w środowisku, o:

a. str. 52 rozdział 7.2.1.2 - Uszczegółowienie informacji o działaniach, jakie zostaną podjęte w przypadku wycieku paliwa podczas prac budowlanych;

b. podanie informacji o działaniach zapobiegawczych i naprawczych na podstawie ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku

i ich naprawie (Dz. U. 2007 r., Nr 75, poz. 493, z późn. zm.);

c. Str. 61 - podanie informacji o postępowaniu z odpadami niebezpiecznymi. Jakie będą stosowane procedury i zabezpieczenia, aby zapobiec skażeniu środowiska gruntowo – wodnego;

d. w raporcie nie zwrócono uwagi na już istniejące i udokumentowane szkody w środowisku, w najbliższym sąsiedztwie inwestycji oraz na prowadzone działania naprawcze (Baza PKN ORLEN przy ul. Flisackiej);

e. zaproponowanie stosownych zabezpieczeń, aby nie doszło do powstania nowych szkód w miejscu realizacji inwestycji. Opisać dokładnie jakie kroki i w jakim trybie należy przedsięwziąć gdyby doszło do powstania zagrożenia szkodą w środowisku lub do zaistnienia szkody.

f. ze względu na znaczące prowadzenie prac likwidacyjnych obiektów i infrastruktury technicznej określenie miejsc, w których może występować zanieczyszczenie środowiska gruntowo - wodnego.

6. Ochrony przyrody, o:

a. przedstawienie opisu fauny występującej na obszarze oddziaływania planowanej inwestycji, określając gatunki stwierdzonych zwierząt, sposób wykorzystania terenu, obecność gatunków ptaków lęgowych i ich gniazd;

b. określenie wpływu realizacji przedsięwzięcia i jego eksploatacji na stan zachowania populacji stwierdzonych gatunków zwierząt;

c. wskazanie działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji względem fauny, w tym określić rozwiązania organizacyjne, terminowe i techniczne, które pozwolą ograniczyć lub wyeliminować zagrożenia;

d. podanie terminu i metodyki prowadzonych badań terenowych;

e. określenie, czy wśród przewidzianych do usunięcia drzew znajdują się drzewa objęte ochroną pomnikową.

Investor złożył stosowne wyjaśnienia w dniu 10 czerwca 2013 r.

Z uwagi na tak znaczące uzupełnienie dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 18 czerwca 2013 r. zwrócił się ponownie do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o zaopiniowanie przedsięwzięcia oraz określenie uwarunkowań jego realizacji.

Strony postępowania zostały powiadomione o podjętej czynności w drodze obwieszczenia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej

Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszcz oraz w miejscach realizacji inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 15 lipca 2013 r. (wpływ: 19.07.2013 r.), znak: NNZ.40.B.10.2013, podtrzymał wydaną wcześniej opinię.

Dla przedmiotowej sprawy organ prowadzący postępowanie, zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 cyt. 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, przeprowadził procedurę z udziałem społeczeństwa, która trwała od 21 czerwca do 15 lipca 2013 r. Społeczeństwo zostało o tym powiadomione w drodze obwieszczenia z dnia 18 czerwca 2013 r., które zamieszczono:

1. w biuletynie informacji publicznej na stronie internetowej w dniu 19 czerwca 2013 r.
2. na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniach od 18 czerwca do 15 lipca 2013 r.,
3. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy w dniach od 19 czerwca do 15 lipca 2013 r.,
4. na tablicy ogłoszeń Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w dniach od 19 czerwca do 15 lipca 2013 r.,
5. a także w miejscach realizacji inwestycji były wywieszone obwieszczenia, w aktach sprawy znajduje się dokumentacja fotograficzna.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Uwzględniając zasadność wniosku z dnia 2 lipca 2013 r. (wpływ: 8 lipca 2013 r.), znak: EE-4016-2/2/2013, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, odstąpiono od zasady wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także nadano decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, zarówno ze względu na inny interes społeczny, jak i wyjątkowo ważny interes strony.

Inwestor zawnioskował o zastosowanie art. 10 § 2 KPA oraz o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, prośbę swą motywując m.in. stanem technicznym starego wiaduktu kolejowego. Przeprowadzona w październiku 2012 r., przez zespół badawczo - ekspercki Politechniki Gdańskiej, ekspertyza techniczna jednoznacznie wskazuje, iż eksploatacja w obecnym zakresie starego wiaduktu będzie potęgować proces jego degradacji i może doprowadzić do katastrofy budowlanej. Uwzględniając stan techniczny obiektu, wyniki badań, obliczeń i analiz stwierdzono, że praktycznie na całym obiekcie ruch

ciężkiego taboru kolejowego nie jest możliwy. Autor opracowanej ekspertyzy Pan Janusz Sochacki wskazał, iż nie jest w stanie określić kiedy może nastąpić awaria obiektu - wiaduktu. Na podstawie oględzin przeprowadzonych przez Kujawsko - Pomorski Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego, stan wiaduktu kolejowego określono jako stan niedostateczny - stan przed awaryjny.

Podobnie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w prowadzonej z Zarządem Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej korespondencji, jak również w wyniku licznych narad i spotkań roboczych, każdorazowo podkreśla, iż stwierdzone pęknięcia poprzeczne żeliwnego słupa, podpierającego konstrukcję nośną przęsła, stwarzają realne zagrożenie dla bezpieczeństwa konstrukcji obiektu oraz użytkowników.

Wniosek o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności w przedmiotowej sprawie uzasadniają więc co najmniej dwie przesłanki z art. 108 § 1 KPA, to jest :

- 1) obowiązek zapewnienia ochrony zdrowia lub życia ludzkiego,
- 2) obowiązek zapewnienia ochrony interesu społecznego.

Artykuł 10 § 2 KPA ustanawia wyjątki od zasady ogólnej czynnego udziału strony w postępowaniu, a mianowicie „Organy administracji publicznej mogą odstąpić od zasady ogólnej w § 1 tylko w przypadkach, gdy załatwienie sprawy nie cierpi zwłoki ze względu na niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo ze względu na grożącą niepowetowaną szkodę materialną”. Mając na uwadze, iż obiekt zagrożony jest katastrofą budowlaną, a jego bardzo zły stan techniczny wymaga podjęcia natychmiastowych działań, tak aby umożliwić prowadzenie ruchu kołowego i kolejowego, jak również z uwagi na fakt, iż do awarii (katastrofy) może dojść w każdym czasie, organ przychylił się do ww. prośby Inwestora.

Możliwie szybkie przystąpienie do realizacji inwestycji, uwzględniając także sezonowość niektórych prac budowlanych i związane z tym ograniczenia, pozwoli na szybką likwidację ryzyka związanego z utrzymywaniem i wykorzystywaniem obiektu drogowego, zagrożonego katastrofą budowlaną. Stanu takiego nie można dłużej utrzymywać.

Powyższe stwierdzenia zostały podparte m.in.:

1. Ekspertyzą techniczną, z października 2012 r. wykonaną przez Zespół badawczo – Ekspercki, z Katedry Mechaniki Budowli i Mostów Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska na Politechnice Gdańskiej,

2. Protokołem kontroli utrzymania obiektu nr WINB-WIK 7741.58.2012.WG, wykonanym przez Kujawsko – Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Bydgoszczy.

Dodatkowo Inwestor wskazuje, że omawiane zadanie inwestycyjne, jest elementem projektu „Budowa wiaduktów i przystanków kolejowych w bydgosko-toruńskim obszarze metropolitalnym BiT- City”. Projekt umieszczony został na Liście projektów indywidualnych przewidzianych do realizacji w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pod numerem - POIiŚ 7.3-18.4. Nie zrealizowanie w/w projektu do czerwca 2015 r. może spowodować pozbawienie Beneficjenta dofinansowania.

W wyroku z dnia 27 lutego 1998 r. V SA 688/97 „Jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygору natychmiastowej wykonalności jest „niezwłoczność” niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia „niezbędność” niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w życiu, ponieważ zwłoka w ich wykonania zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w pełni podziela stanowisko NSA z dnia 28 kwietnia 1998 r. V 677/97 „Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, dlatego też przesłanki nadania rygору natychmiastowej wykonalności nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być, poddawane wykładni ścieśniającej. Jedną z tych przesłanek jest „niezwłoczność” niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia „niezbędność” niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko teoretycznie prawdopodobne, a okoliczność ta musi być uwidoczniiona w uzasadnieniu postępowania o nadaniu rygору natychmiastowej wykonalności” (LEX nr 59221).

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o odstąpienie od zasady wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także o nadanie sprawie rygору natychmiastowej wykonalności, uznano za w pełni uzasadniony.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały oraz uzyskane opinie i uzgodnienia.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie Węzła Zachodniego w Bydgoszczy, połączonej z budową nowego mostu przez Kanał Bydgoski oraz wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Grunwaldzkiej.

Rozpatrywana ulica Grunwaldzka, Nad Torem i Rotmistrza Pileckiego, stanowią układ podstawowy dróg miasta Bydgoszczy. Pozostałe ulice są ulicami o charakterze lokalnym, prowadzącym obsługę nieruchomości przyległych do pasa drogowego.

W obszarze Węzła Zachodniego znajdują się następujące obiekty mostowe:

- a. most północny nad Kanałem Bydgoskim,
- b. północny wiadukt kolejowy nad ul. Grunwaldzką,
- c. południowy wiadukt kolejowy nad ul. Grunwaldzką,
- d. most nad Kanałem Bydgoskim w ciągu ul. Bronikowskiego.

Działki objęte zakresem inwestycji wschodzą obecnie w skład pasa drogowego ul. Grunwaldzkiej, Rotmistrza Pileckiego, Nad Torem, Elbląskiej oraz na tereny przyległe. Na działkach tych znajduje się infrastruktura drogowa, w tym: sieci elektryczne, telekomunikacyjne, wodno - kanalizacyjne.

Przeprawa mostowa przeprowadzona zostanie nad Nowym Kanałem Bydgoskim. W sąsiedztwie nowego mostu przepływa Struga Flis w sztucznym przekopie, która w znaczącym odcinku jest skanalizowana. Nowy wiadukt kolejowy zlokalizowany zostanie w ciągu ul. Grunwaldzkiej, w pasie południowej jezdni ulicy, o zmienionym w ramach inwestycji przebiegu, równoległe do istniejącego wiaduktu nad jezdnią północną.

Rozpatrywana powierzchnia terenu jest znacznie zróżnicowana, została bowiem silnie przekształcona podczas pierwszego etapu budowy Węzła Zachodniego. Rzędne terenu kształtują się na poziomie 45,0 – 49,3 m n.p.m. i wykazują nachylenie w kierunku Kanału Bydgoskiego.

W rejonie projektowanego mostu przepływa w sztucznym korycie Struga Flis, która została częściowo ujęta w kolektor (przejście pod Węzłem Zachodnim i Kanałem Bydgoskim).

Zakres projektu obejmuje:

- 1) budowę południowego mostu nad Kanałem Bydgoskim w ciągu ulicy Grunwaldzkiej (droga krajowa nr 25, 80);

- 2) przebudowę skrzyżowania ulic: Grunwaldzka - Nad Torem - Rotmistrza Pileckiego „Węzeł Zachodni”, wynikającą z budowy mostu oraz przebudowy układu lokalnego dróg, powiązanie z zaprojektowanym układem drogowym w ramach wiaduktu kolejowego nad drogą krajową nr 25, 80 (linie kolejowe nr 131, 356);
- 3) zmianę powiązań układu podstawowego z układem lokalnym, w obszarze projektu uwzględniającą ulice wymienione wyżej, w tym przebudowę infrastruktury komunikacji publicznej (przystanki),
- 4) budowę ciągów pieszych oraz ścieżek rowerowych w obszarze projektowanych zmian,
- 5) realizację elementów systemu ITS dla komunikacji publicznej na przystankach (przyłącza kablowe i tablice informacyjne).

Parametry techniczne projektowanych rozwiązań:

1. Obiekt mostowy nad Kanałem Bydgoskim:

- a. długość mostu ok. 96 m,
- b. szerokość mostu ok. 16,9 m,
- c. ilość pasów ruchu: 2 lub 3 (w zależności od potrzeb i uwarunkowań ruchowych),
- d. elementy przekroju poprzecznego: jezdnia 2 lub 3 pasowa (w zależności od potrzeb i uwarunkowań ruchowych), ścieżka rowerowa, chodnik.

Most będzie zaprojektowany jako trójpierściowy, stalowy, zespolony z płytą żelbetową, z podporami pośrednimi usytuowanymi poza liniami umocnień brzegowych Kanału Bydgoskiego.

2. Przebudowa układu drogowego wraz z Węzłem Zachodnim:

W ramach projektu przewiduje się przebudowę istniejącego węzła drogowego w zakresie dostosowawczym do lokalizacji nowej przeprawy mostowej oraz zmian w układzie lokalnym.

Parametry wyjściowe ulic układu podstawowego:

- a. ulica Nad Torem – klasa funkcjonalno - techniczna „główna” $V_p=60$ km/h, podstawowy przekrój poprzeczny 2/2,
- b. ulica Grunwaldzka (odcinek wschodni) – klasa funkcjonalno - techniczna „główna ruchu przyspieszonego”, $V_p=50$ km/h, podstawowy przekrój poprzeczny 2/2,
- c. ulica Grunwaldzka (odcinek zachodni) – klasa funkcjonalno - techniczna „główna ruchu przyspieszonego”, $V_p=70$ km/h, podstawowy przekrój poprzeczny 2/2,
- d. ulica Rotmistrza Pileckiego – klasa funkcjonalno - techniczna „główna ruchu przyspieszonego”, $V_p=70$ km/h, podstawowy przekrój poprzeczny 2/2.

Parametry ulic układu lokalnego:

- a. ulica Koronowska – klasa funkcjonalno - techniczna "lokalna", $V_p=40$ km/h, przekrój poprzeczny 1/2,
- b. ulica Bronikowskiego – klasa funkcjonalno - techniczna „lokalna”, $V_p=40$ km/h, przekrój poprzeczny 1/2,
- c. ulica Elblaska – klasa funkcjonalno - techniczna „dojazdowa”, $V_p=30$ km/h, przekrój poprzeczny 1/2.

3. Budowa nowego wiaduktu kolejowego:

Etap II inwestycji obejmuje budowę nowego wiaduktu kolejowego nad projektowanym (skorygowanym przebiegiem) odcinka południowej jezdni ulicy Grunwaldzkiej), pomiędzy skrzyżowaniami z ulicą Kraszewskiego i Bronikowskiego oraz rozbiórkę istniejącego wiaduktu kolejowego o konstrukcji stalowej, blachownicowej zlokalizowanego w km 368.531 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew.

Przedstawionemu wyżej zakresowi zasadniczych robót, towarzyszy usunięcie kolizji z infrastrukturą kolejową (górami) oraz miejską (dołami).

Projektowana szerokość wiaduktu umożliwi lokalizację jezdni oraz chodnika. Skrajnia pionowa mierzona od osi jezdni do stropu konstrukcji, wynosi $> 4,70$ m. Obiekt usytuowany jest równolegle do wiaduktu nad jezdnią północną oraz w skosie w stosunku do osi projektowanej jezdni południowej.

Parametry projektowanego wiaduktu:

- a. obciążenie użytkowe kolejowe klasa $k = +2$,
- b. światło poziome pod wiaduktem 14,0 m,
- c. światło pionowe pod wiaduktem min. 4,70 m,
- d. poziom posadowienia min. 2,0 m poniżej poziomu jezdni.

Poza przebudową odcinka południowej jezdni ulicy Grunwaldzkiej projektuje się modernizację pieszego – jezdni, usytuowanej przy istniejącej zabudowie południowej pierzei ulicy Grunwaldzkiej, na odcinku od ulicy Kraszewskiego do nasypu kolejowego. Częściowej przebudowie podlega także uzbrojenie – w postaci rozdzielczej sieci gazowej N/C o średnicy 100 mm.

Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano dla następujących kategorii ruchu:

- a. ulica Grunwaldzka, Rotmistrza Pileckiego, Nad Torem – kategoria KR5,
- b. pozostałe ulice – kategoria KR3,

- c. drogi dojazdowe do urządzeń zlokalizowanych w sąsiedztwie Strugi Flis - kategoria KR1.

Należy podkreślić, że inwestycja nie spowoduje bezpośredniego wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie, należy traktować jako dostosowanie układu drogowego (oraz we fragmencie kolejowego) do obecnych warunków ruchowych oraz wymogów bezpieczeństwa ruchu. Zadanie inwestycyjne poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni wpłynie na poprawę m.in. warunków arosanitarnych, a także akustycznych.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6 00- 22 00. Ponadto, zaleca się:

- a. lokalizację zaplecza budowy poza terenami chronionymi akustycznie;
- b. stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy jej zraszać;
- c. zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
- d. stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- e. transportowanie materiałów pylących oraz mas bitumicznych samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe, zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano - drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania drgań i wibracji będą zachodzić jedynie w trakcie wykonywanych prac i zanikną całkowicie po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne

wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Do analizy oceny oddziaływania zamierzenia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2015 i 2025. Przedmiotowe dane zostały zaczerpnięte z opracowania datowanego na rok 2012, pt.: „Budowa mostu przez Kanał Bydgoski z przebudową Węzła Zachodniego w Bydgoszczy w ramach zadania pn.: Przebudowa Węzła Zachodniego Etap II-a”, autorstwa Biura Projektowego KONICZYNA, zespół autorski: dr inż. Jacek Chmielewski, dr hab. inż. Jan Kempa, prof. UTP. Ze względu na brak aktualnego modelu ruchu drogowego dla miasta Bydgoszczy - symulacyjne analizy ruchu drogowego wykonano przy wykorzystaniu skalibrowanego popytowego modelu ruchu zbudowanego dla miasta Bydgoszczy w latach 1994 - 1996. Kalibrację modelu przeprowadzono na podstawie wyników badań uzyskanych na podstawie dostępnych wyników pomiarów ruchu będących w zasobach Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz pomiarów Autorów niniejszego opracowania. Ponadto, przy opracowywaniu prognoz ruchu uwzględniono:

- a. prognozy ruchu opracowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad;
- b. wzrost ruchu wynikający ze wzrostu Produktu Krajowego Brutto i wzrostu wskaźnika motoryzacji;
- c. prognozy demograficzne mieszkańców miasta;
- d. prognozowane zmiany wskaźnika bezrobocia;
- e. prognozowane zmiany w ruchliwości mieszkańców.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku

(Dz. U. Nr 120, poz. 826 z późn. zm.), są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zamieszkania zbiorowego oraz mieszkaniowo - usługowej.

W celu uzyskania aktualnych informacji na temat charakteru zagospodarowania przestrzennego terenów zlokalizowanych w przewidywanym zasięgu oddziaływania akustycznego omawianej drogi, Autorzy raportu uzyskali stosowną opinię organu gminy oraz przeprowadzili wizję w terenie. Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania. Dodatkowym źródłem informacji na temat wrażliwości akustycznej przedmiotowego obszaru była Mapa Akustyczna Bydgoszczy.

Oddziaływanie akustyczne planowanej trasy komunikacyjnej będzie się nierozzerwalnie wiązało z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Źródłem hałasu emitowanego przez poruszający się pojazd jest praca silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drgania zużytych elementów pojazdu. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Klimat akustyczny w rejonie inwestycji kształtowany jest w głównej mierze przez układ drogowy i kolejowy. Zgodnie z Mapą Akustyczną Bydgoszczy aktualna eksploatacja tras komunikacyjnych powoduje przekroczenia standardów jakości środowiska w granicach 5-10 dB zarówno w porze dnia, jak i nocy. Należy jednak zaznaczyć, iż dominującym źródłem jest hałas drogowy.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że zaproponowane rozwiązania przyczynią się do ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu na omawianym terenie.

Negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji zostanie zminimalizowane, poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie 6 dB, w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, na całej długości układu drogowego objętego zakresem niniejszej decyzji.

Jednakże, analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, że będą nadal występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych. Wielkość przekroczenia będzie różnicowania, w zależności o położenia budynków

mieszkalnych. Największe będą notowane na terenach zabudowy mieszkaniowej położonej najbliżej ul. Grunwaldzkiej.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania (drogi krajowej), należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 13 miejscach - receptorach wskazanych w analizie akustycznej, tj. P-1, -2, -3, -4, -5, -6, -7, -8, -9, -10, -11, -12, -13 (zgodnie z raportem oos z marca 2013 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych w środowisku, zarządca drogi zostanie zobowiązany do podjęcia działań zmierzających do uzyskania właściwych parametrów środowiska.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia.

Uciążliwość poszczególnych projektowanych i przebudowywanych odcinków dróg wyznaczono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Wykonane obliczenia

rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Źródłem powstawania odpadów na etapie budowy będą głównie prace związane z przygotowaniem placu budowy oraz prowadzeniem samych robót budowlanych.

W trakcie prowadzenia prac wykonawczych, na zapleczu technicznym budowy wytwarzana będzie niewielka ilość odpadów komunalnych, powstających w wyniku obsługi socjalno - bytowej pracowników, a także odpadów związanych z obsługą, konserwacją i utrzymaniem maszyn oraz urządzeń technicznych, magazynowaniem, czy przechowywaniem materiałów budowlanych.

Planowana inwestycja związana będzie m.in. z wykonaniem robót rozbiórkowych istniejącego wiaduktu oraz ulic. W związku z powyższym powstaną typowe odpady budowlane: żelazo i stal, gruzu betonowego, asfaltu, nadmiaru ziemi, tłuczeń torowy i inne.

Negatywne oddziaływanie na środowisko wytwarzanych odpadów powinno być zminimalizowane poprzez prowadzenie właściwej gospodarki. Sposób postępowania z odpadami uwzględnić będzie takie elementy jak:

- ograniczenie i minimalizację ilości wytwarzanych odpadów,
- właściwe gromadzenie powstających odpadów wraz z ich selektywną zbiórką,
- zagospodarowanie odpadów nadających się do ponownego wykorzystania na terenie budowy,
- odzysk odpadów mających cechy surowców wtórnych,
- czasowe magazynowanie odpadów w miejscach do tego wyznaczonych,
- właściwe i terminowe usuwanie odpadów z miejsc ich powstawania i magazynowania.

Przy wytwarzaniu, magazynowaniu i transporcie odpadów zawierających azbest, przed przekazaniem ich do unieszkodliwienia lub przetwarzania w urządzeniach przewoźnych, należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie, aktualnie rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649 z późn. zm.).

Powierzchnia terenu jest znacznie zróżnicowana, została bowiem silnie przekształcona podczas pierwszego etapu budowy Węzła Zachodniego. Rzędne terenu kształtują się na poziomie 45,0 – 49,3 m n.p.m. i wykazują nachylenie w kierunku Kanału Bydgoskiego.

Według dokumentacji geologiczno - inżynierskiej w budowie geologicznej terenu występują utwory czwartorzędowe i trzeciorzędowe.

Na północnym brzegu Kanału odnotowano występowanie w warstwie holocenu pod nasypami niekontrolowanymi gruntów organicznych w postaci namulów gliniastych, przeważnie przewarstwionych piaskami średnimi, tworzą one kompleks o miąższości 0,7 – 1,7 m p.p.t. Plejstocen reprezentowany jest przez utwory piaszczysto - żwirowe.

Utwory trzeciorzędowe to osady ilaste (iły poznańskie), z niewielkimi przewarstwieniami i domieszkami glin pylastych, pyłów, piasków pylastych. Strop kompleksu osadów trzeciorzędowych zalega na zmiennej głębokości od 1,4 do 6,3 m p.p.t. obniżając się ku północy. Do głębokości 18,0 m utworów ilastych nie przewiercono.

Na analizowanym terenie stwierdzono występowanie trzech poziomów wodonośnych, jednej czwartorzędowej i dwóch trzeciorzędowych. Zamierzenie jest zlokalizowane w granicach GZWP nr 138 (subzbiornik Bydgoszcz).

W podłożu gruntowym w rejonie projektowanego mostu przez Kanał Bydgoski i pobliskiego wiaduktu kolejowego występują złożone warunki gruntowo-wodne, tj. nasypy niekontrolowane o zróżnicowanej miąższości, grunty organiczne na południowym brzegu kanału, fluwalne piaski drobne, średnie, grube oraz pospółki serii II–IV, o stosunkowo korzystnych właściwościach geotechnicznych, podścielające trzeciorzędowe osady limniczno-morskie. W skład osadów trzeciorzędowych wchodzi ekspansywne iły, tworzące główny kompleks, przewarstwione glinami pylastymi oraz piaskami pylastymi i średnimi. Wody gruntowe znajdują się zarówno powyżej jak i poniżej fundamentów bezpośrednich. Zalecono posadowienie mostu na palach wierconych w ilach warstwy Vb oraz piaskach średnich warstwy VIII.

Biorąc pod uwagę opracowaną dokumentację geologiczno-inżynierską nie przewiduje się występowania gruntów zanieczyszczonych ponad wartości dopuszczalne, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002 r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165, poz.1359).

W przypadku awarii (w fazie prac budowlanych), której skutkiem byłoby zanieczyszczenie gleby lub gruntu, postępowanie będzie zgodne z obowiązującymi przepisami art. 11 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493, z późn.zm.).

W rejonie lokalizacji inwestycji zaopatrzenie ludności w wodę odbywa się z sieci miejskiej. Brak jest w sąsiedztwie czynnych studni (ujęć lokalnych), z których następowałoby zaopatrzenie ludności w wodę.

W rejonie projektowanego mostu przepływa w sztucznym korycie Struga Flis, która została częściowo ujęta w kolektor (przejście pod Węzłem Zachodnim i Kanalem Bydgoskim).

Na str. 60 raportu zapisano, że: „teren inwestycji, w tym zapleczu budowy będzie zlokalizowany w sąsiedztwie cieku wodnego, gdzie brak jest warstw izolujących wody podziemne od wpływu zanieczyszczeń”. W trakcie realizacji inwestycji istnieje więc potencjalne zagrożenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi, w wyniku niewłaściwej obsługi parku maszynowego na placu budowy. Obecność zaplecza placu budowy, pracującego sprzętu, może się wiązać z zagrożeniami związanymi z ewentualną awarią maszyn i urządzeń i związanych z tym wycieków paliwa czy oleju. Organ wezwał więc Inwestora do przeanalizowania możliwości usytuowania zaplecza budowy w znacznej odległości od cieku wodnego lub zastosowania warstw uszczelniających, np. geomembrany. W odpowiedzi Wnioskodawca zaznaczył, że rozpatrywano możliwość przeniesienia zaplecza na część południową przedsięwzięcia – przed wiaduktem, jednak z uwagi na niewielką ilość dostępnego terenu oraz liczniejszą zabudowę chronioną akustycznie, nie jest to właściwa lokalizacja. W związku z powyższym stwierdzono konieczność uszczelnienia terenu przeznaczanego na zaplecze budowy i bazę materiałową – zastosowanie geomembrany oraz zapewnienia dostępności do sorbentów w razie wycieku czy rozlania olejów. Parkowanie maszyn budowlanych nastąpi na terenie obecnych jezdni, posiadających szerszą nawierzchnię.

Należy również pamiętać, że konieczna jest prawidłowa eksploatacja sprzętu technicznego oraz utrzymywanie jego w odpowiednim stanie technicznym, aby nie dopuścić do przedostania się zanieczyszczeń ropopochodnych poprzez grunt do wód gruntowych. Po zakończeniu budowy teren zaplecza powinien być uporządkowany i przywrócony do stanu sprzed okresu realizacji inwestycji.

Przewidywany do przebudowy Węzeł Zachodni posiada pełną infrastrukturę, m.in. sieci wodno - kanalizacyjne. Całość terenu jest skanalizowana, a wody opadowe odprowadzane są do sieci kanalizacji miejskiej. W tym zakresie projektowana inwestycja nie spowoduje zmian.

Odwodnienie mostu realizowane będzie systemem wpustów mostowych. Woda odprowadzana będzie kolektorami wzdłuż obiektu do przyczółków, a następnie wprowadzana do systemu odwodnienia ulicy Grunwaldzkiej, poprzez studzienki usytuowane za przyczółkiem.

Wykopy pod fundamenty podpór, w zależności od poziomu posadowienia i głębokości występowania wody gruntowej, będą wykonywane jako zabezpieczone ściankami szczelnymi. Ze względu na możliwość zalewania wykopów wodami opadowymi lub wodą gruntową, przewiduje się odwodnienie wykopów na czas prowadzenia robót. Wszystkie roboty fundamentowe i ziemne, należy prowadzić pod nadzorem geotechnicznym.

Zakres prac przy przebudowie układu drogowego Węzła Zachodniego przewiduje m.in. przełożenie kanalizacji deszczowej oraz zabezpieczenie na czas robót kanału Strugi Flis oraz syfonu hydraulicznego. Prace te nie powinny zmienić warunków hydrologicznych Strugi. Budowa mostu nie spowoduje też bezpośredniej ingerencji w koryto Kanału Bydgoskiego.

Barierą dla substancji ropopochodnych będą separatory w ramach poszczególnych zlewni kanalizacyjnych miasta.

W ramach koncepcji projektowej przewiduje się odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego do sieci miejskiej kanalizacji deszczowej, która w tym rejonie wymaga rozbudowy (ul. Portowa).

Odwodnienie układu torowego na nowo budowanym wiadukcie zapewnione zostanie przez ukształtowanie warstw podtorza. Wody opadowe - roztopowe przenikające przez warstwę podtorza przejmowane będą przez odwodnienie obiektu.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych, oznaczonym europejskim kodem PLGW240044 (JCWPd Nr 44), zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143, poz. 896), stany ilościowy tej JCWPd oceniono jako zły i chemiczny jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia lub utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych JCWPd, ponieważ:

- a) planowana budowa mostu oraz przebudowa Węzła Zachodniego nie spowoduje dopływu do wód podziemnych zanieczyszczeń; projektowany układ odwodnienia

zapewni zebranie całej wody opadowej z powierzchni mostu i dróg i odprowadzenie jej do kanalizacji deszczowej; prawidłowo prowadzone prace budowlane nie powinny spowodować zanieczyszczenia gruntu i wód podziemnych. Możliwość taka istnieje jedynie w sytuacjach awaryjnych, w przypadku wycieku materiałów ropopochodnych (paliw) z uszkodzonych w trakcie prac budowlanych maszyn i środków transportu. Mając na uwadze potencjalne zagrożenie dla środowiska gruntowo - wodnego w sytuacjach awaryjnych należy zapewnić dobry stan technicznych stosowanych urządzeń, nie magazynować materiałów eksploatacyjnych, w tym paliw, oraz wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu technicznego wykonywać w wydzielonym i uszczelnionym miejscu, poza obszarem górniczym,

- b) nie przewiduje się poboru wód podziemnych do celów technologicznych,
- c) planowana inwestycja nie przyczyni się do wzrostu zanieczyszczenia wód podziemnych, bowiem w zakresie prac i technologii wykonania nie przewiduje się odprowadzania ścieków do gruntu.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oznaczonym europejskim kodem PLRW20000292989 – „Kanał Bydgoski”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. Nr 257, poz. 1545) i w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), stan tej sztucznej jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oceniono jako zły. Rozpatrywana część wód nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia lub utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego wód powierzchniowych do roku 2015.

Planowane przedsięwzięcie, polegające na budowie nowego mostu drogowego nad Kanałem Bydgoskim wraz z południową jezdnią ul. Grunwaldzkiej i nowym wiaduktem kolejowym, nie spowoduje istotnej zmiany potencjału ekologicznego JCWP PLRW20000292989 Kanał Bydgoski, ponieważ:

- a) zakres prac przy budowie mostu i przebudowie ul. Grunwaldzkiej ograniczony będzie do wyznaczonego w projekcie terenu, bez naruszenia parametrów morfologicznych i hydrologicznych Kanału Bydgoskiego,

- b) w ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych, w formie poboru wody, czy odprowadzania ścieków; odwodnienie obiektu realizowane będzie systemem rur odprowadzających wody z płyt torowych i kap chodnikowych; projektowany układ odwodnienia zapewni zebranie całej wody opadowej z powierzchni mostu i dróg i odprowadzenie jej do kanalizacji deszczowej; może wystąpić konieczność odprowadzenia wód z odwodnienia wykopów budowlanych,
- c) potencjalne oddziaływanie na wody powierzchniowe Kanału Bydgoskiego związane może być w sytuacjach awaryjnymi maszyn i sprzętu w trakcie robót (np. w wyniku rozlewu paliwa).

Na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, iż zarówno w wyniku realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r. poz. 627, z późn. zm), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Przedmiotem planowanych prac jest przebudowa infrastruktury drogowej w obrębie istniejącego Węzła Zachodniego na terenie miasta Bydgoszcz.

Realizacja planowanego zakresu robót wymaga zajęcia terenu, który w chwili obecnej użytkowany jest jako istniejący pas drogowy, powierzchnie nieużytków lub zieleni urządzonej znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie infrastruktury drogowej oraz wydzieleń wchodzących w skład sztucznego cieku wodnego jakim jest Kanał Bydgoski.

W związku z planowaną przebudową układu drogowego istnieje konieczność usunięcia kolidującego z inwestycją drzewostanu. Zgodnie z przedłożonym raportem drzewostan przeznaczony do wycinki nie tworzy powierzchni leśnych i nie posiada charakteru cennych siedlisk przyrodniczych, w tym miejsc występowania owadów wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, np. pachnicy dębowej.

W ramach działań rekompensujących straty w drzewostanie oraz ich wartości biocenotycznych, jako miejsca rozrodu ptaków, przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych w sąsiedztwie analizowanej infrastruktury drogowej w ilości m.in. równej liczbie usuniętych drzew.

Jednocześnie po wykonaniu ww. nasadzeń przeprowadzona zostanie kontrola udatności przez okres 3 lat, od momentu oddania trasy do użytku, a w razie potrzeby, nasadzenia uzupełniające.

W trakcie prowadzonych badań terenowych, potwierdzono obecność gatunków ptaków, wykorzystujących drzewostan wyznaczony do usunięcia jako miejsce prowadzenia lęgów. Wśród stwierdzonych populacji ptaków lęgowych i nielegowych na badanym obszarze nie potwierdzono obecności gatunków rzadkich lub zagrożonych w skali kraju.

Planowane zajęcie terenu pod przebudowę układu drogowego w obrębie Węzła Zachodniego, obejmuje powierzchnie, na których nie stwierdzono występowania wykształconych siedlisk przyrodniczych, a obecne zbiorowiska roślinne mają silnie zmieniony charakter w wyniku dotychczasowego sposobu ich wykorzystywania jako tereny zieleni urządzonej na obszarze zabudowy miejskiej.

Realizacja analizowanej inwestycji, wymaga zniszczenia niewielkiej populacji kocanek piaszkowych – gatunku objętego ochroną częściową, która się wykształciła na powierzchni murawy przydrożnej, podlegającej systematycznemu wykaszaniu jako powierzchnia trawnikowa.

W związku z zajęciem miejsc występowania kocanek piaszkowych, konieczne jest przed rozpoczęciem robót, uzyskanie stosownego zezwolenia na odstępstwa od obowiązujących zakazów w stosunku do gatunku objętego ochroną.

Z uwagi na niewielką powierzchnię zniszczenia miejsca występowania kocanek piaszkowych oraz stopień rozpowszechnienia tego gatunku w regionie, a także częściowe zniszczenie siedliska jej występowania, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia względem tego gatunku, a tym samym potrzeby wprowadzania działań kompensujących.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono obecność gatunków roślin powszechnie występujących i niezagrożonych na niżu. Strukturę gatunkową tworzą głównie zbiorowiska roślin synantropijnych i ruderalnych związanych z ugorami i przydrożami oraz stanowiących element zieleni urządzonej na obszarze miejskim.

Realizacja analizowanego przedsięwzięcia wiąże się również z prowadzeniem robót (budowa mostu) w granicach Kanału Bydgoskiego, który z uwagi na pochodzenie, pełnione funkcje jako urządzenie hydrotechniczne oraz lokalizację w obrębie obszaru miejskiej zabudowy, charakteryzuje się brakiem wykształconych siedlisk od wód zależnych (wodnych lub przybrzeżnych).

Koryto kanału w miejscu planowanych prac posiada postać silnie przekształconego ciekłu ze sztucznie ukształtowanym i umocnionym korytem, pozbawionym siedlisk charakterystycznych dla naturalnych wód powierzchniowych, który jako urządzenie służące do przerzutu wód między dorzeczami Wisły i Odry nie stanowi istotnej roli w utrzymaniu szlaków migracji organizmów wodnych.

W ramach działań minimalizujących, przewidziano prowadzenie wycinki drzew i krzewów, poza okresem rozrodu ptaków oraz wykonanie nasadzeń zastępczych, które docelowo przywrócą możliwość prowadzenia lęgów na terenach sąsiadujących z przedmiotową infrastrukturą drogową. Zapewnienie wykonania powierzchni zielonych, w postaci trawników i nasadzeń krzewów, pozwoli na zachowanie dotychczasowej funkcji terenów żerowiskowych dla ptaków.

Przewidywane uszczuplenie terenów lęgowych powszechnie występujących i niezagrożonych gatunków ptaków, obejmuje niewielką powierzchnię, a drzewostan znajdujący się w sąsiedztwie zapewni zachowanie możliwości wyprowadzania lęgów.

W związku z powyższym nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania realizacji analizowanej inwestycji względem ornitofauny, gatunków objętych ochroną oraz cennych siedlisk przyrodniczych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w trakcie prowadzonych badań terenowych nie prowadzono szczegółowej inwentaryzacji nietoperzy występujących na analizowanym obszarze.

W obrębie przedmiotowego terenu nie stwierdza się obecności obiektów, które mogą pełnić funkcję miejsc rozrodu lub zimowania tej grupy zwierząt, a obecność nielicznej populacji nietoperzy wiąże się z wykorzystywaniem przestrzeni powietrznej jako miejsca żerowania.

W czasie badań terenowych zaobserwowano jedynie fakt sporadycznego wykorzystywania szczelin na konstrukcji wiaduktu kolejowego jako miejsce odpoczynku. Z uwagi na charakter konstrukcji wiaduktu z jednolitą bryłą urządzenia bez wewnętrznych komór lub kanałów technicznych, nie można określić, że obiekt ten pełni rolę potencjalnego siedliska rozrodu lub zimowania dla nietoperzy. Miejsca posiadające dogodne właściwości dla stałego przebywania lub rozrodu nietoperzy, związane są z zabudową wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej w Bydgoszczy (poddasza i piwnice budynków) oraz zadrzewienia w pobliżu ujścia Kanału Bydgoskiego do rzeki Brdy, znajdujące się poza zasięgiem planowanych prac.

W związku z powyższym, planowana przebudowa infrastruktury drogowej nie będzie się wiązać z naruszeniem lub niszczeniem siedlisk bytowania nietoperzy, w tym ich rozrodu i zimowania oraz pogorszeniem warunków żerowania.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania miejsc masowego rozrodu płazów oraz tras ich migracji o szczególnym znaczeniu. Tereny stwarzające dogodne warunki dla występowania i rozrodu herpetofauny związane są z wodami Kanału Bydgoskiego (w szczególności w części przyujściowej do rzeki Brdy) oraz obszarami nieużytków i zadrzewień z nim sąsiadujących. Planowane prace prowadzone będą poza wodami Kanału, a czasowemu zajęciu podlegać będą wyłącznie punktowo powierzchnie przybrzeżne w przebiegu nowo budowanej przeprawy mostowej. Z uwagi na lokalizację dogodnych miejsc bytowania płazów oraz przyjęte rozwiązania techniczne i zabezpieczające, wyklucza się możliwość niszczenia siedlisk mających szczególne znaczenie dla zachowania występujących populacji herpetofauny.

Pomimo braku dogodnych uwarunkowań abiotycznych dla występowania miejsc o szczególnym znaczeniu dla bytowania płazów, przewidziano zastosowanie działań minimalizujących, które w skuteczny sposób ograniczą lub wyeliminują możliwość powstawania zagrożeń związanych ze śmiertelnością zwierząt na etapie budowy.

Wszelkie powstałe wykopy będą systematycznie kontrolowane pod kątem obecności zwierząt w świetle rozkopów, a elementy systemu odwadniającego powierzchnię drogową (np. studzienki, osadniki) będą zabezpieczone przed możliwością dostawania się fauny, np. płazów do ich wnętrza lub zostaną wyposażone w konstrukcje pozwalające na samodzielne opuszczanie urządzeń.

Uwzględniając przewidziane działania minimalizujące oraz charakter i lokalizację planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się znacząco negatywnego wpływu analizowanej inwestycji względem elementów środowiska przyrodniczego.

Zgodnie z pkt. 133 ppkt 4 Wytycznych w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 5 maja 2009 r. (które znajdują się na stronie www.mrr.gov.pl w zakładce: Obowiązujące wytyczne MRR) „ocena oddziaływań skumulowanych powinna dotyczyć wpływów związanych z narastającymi zmianami w parametrach związanych z emisjami do środowiska, wynikającymi ze zsumowania wpływów powodowanych przez istniejące lub dające się przewidzieć działania. Tak więc

oddziaływania skumulowane to suma wszystkich wpływów dotyczących w sposób całościowy określonego odbiorcę oddziaływania”.

Oddziaływania skumulowane będą obserwowane głównie w powietrzu, wodach i glebach, gdzie zachodzić będą reakcje pomiędzy różnymi substancjami zanieczyszczającymi (nie tylko pochodzenia komunikacyjnego). Prócz tego inwestycja będzie oddziaływać w sposób skumulowany z linią Polskich Kolei Państwowych w zakresie hałasu. Zjawisko generowania hałasu przez ruch pojazdów szynowych jest zagadnieniem niezwykle złożonym, ponieważ hałas ten jest emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają m.in. prędkość, z którą poruszają się pociągi, ich długość, stan torowiska, czy lokalizacja torowiska względem istniejącego terenu. Na analizowanym obszarze, w obrębie Węzła Zachodniego, po uwzględnieniu oddziaływania skumulowanego układów drogowego i kolejowego, dominującą rolę na kształtowanie się klimatu akustycznego odgrywa hałas drogowy.

W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji.

Mając na względzie charakter i lokalizację przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe.

Z uwagi na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, 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 o oddziaływaniu na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz,
2. Voessing Polska Sp. z o.o., ul. Toruńska 114/116, 85-023 Bydgoszcz,
3. Prezydent Miasta Bydgoszczy, ul. Jezuitska 1, 85-102 Bydgoszcz,
4. PKP S.A., Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Gdańsku, ul. Dyrekcyjna 2/4, 80-958 Gdańsk,
5. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego,
6. RDOS - a/a.

Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy
Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską tel. (52) 55 11 350 do 362 wew. 6052



WOO.4210.1.2013.KŚ.21

Bydgoszcz, dnia 6 sierpnia 2013 r.

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

Przewidywany do przebudowy Węzeł Zachodni posiada pełną infrastrukturę tj. sieci wodnokanalizacyjne, energetyczne, telekomunikacyjne. Całość terenu jest skanalizowana, a wody opadowe odprowadzane są do sieci kanalizacji miejskiej, w tym zakresie projektowana inwestycja nie spowoduje zmian.

Odcinki ulic przewidziane do przebudowy :

- ul. Grunwaldzka
- ul. Rotmistrza Pileckiego
- ul. Nad Torem

I. Most

1. Długość i rozpiętość obiektu:

Rozpiętość teoretyczna w osi podpór:

$$L_t = 25,00 + 35,00 + 25,00 = 85,00 \text{ m}$$

Długość całkowita (pomiędzy końcami skrzydeł):

$$L_C = 96,00 \text{ m}$$

Kąt skosu obiektu

$$\alpha_1 = \text{zmienny}$$

Kąt skrzyżowania z przeszkodą

$$\alpha_k = 94,0 \text{ grad}$$

Przez kąt skosu obiektu rozumie się kąt między jego osią podłużną, a osiami podpór.

2. Obciążenia:

Obiekt zaprojektowano na klasę obciążenia A wg PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia.” oraz na obciążenie pojazdem specjalnym klasy 150 wg Stanag 2021.

3. Skrajnia pionowa pod obiektem:

Skrajnia pionowa dla Kanału Bydgoskiego wynosi minimum 4,00 m od poziomu najwyższej wody żeglownej do spodu konstrukcji obiektu.

4. Rozwiązania konstrukcyjne:

Projektowany obiekt jest trzyprzęsłowym mostem o konstrukcji stalowej ze współpracującą płytą żelbetową.

Ustrój niosący: konstrukcję ustroju niosącego stanowią dźwigary stalowe. W przekroju poprzecznym występuje 7 dźwigarów w rozstawie osiowym, co 2450 mm. Dźwigary połączone są ze sobą blachownicowymi poprzecznicami. Na dźwigarach stalowych zostanie zabetonowana żelbetowa płyta pomostu, o grubości 24 cm.

Podpory: przyczółki obiektu zaprojektowano w postaci masywnej ściany czołowej i podwieszonych skrzydełek do korpusu (przyczółek w osi 1 i 4). Podpory pośrednie zaprojektowane jako masywne żelbetowe, wszystkie podpory są posadowione za pomocą fundamentów płytowo - palowych.

5. Elementy wyposażenia obiektu:

a. Izolacja ustroju niosącego: górną powierzchnię płyty pomostowej zabezpiecza się izolacją z papy termozgrzewalnej, o grubości minimum 5 mm.

b. Nawierzchnie na obiekcie: Nawierzchnia jezdni składa się z warstwy ścieralnej z mieszanki mineralno asfaltowej SMA, o grubości 40 mm oraz warstwy wiążącej z asfaltu twardolanego, o grubości 45 mm. Nawierzchnię kap chodnikowych wykonuje się z preparatów epoksydowo-poliuretanowych, o grubości min. 3 mm, odpornych na ścieranie i stanowiących jednocześnie izolację górnych powierzchni betonu chodników.

c. Zabezpieczenia antykorozyjne mostu: powierzchnie betonowe stykające się z gruntem zabezpiecza się przy użyciu izolacji epoksydowo – bitumicznych. Odsłonięte powierzchnie betonowe zabezpiecza się powłokami akrylowymi. Balustradę oraz wieszaki kolektora należy zabezpieczyć poprzez metalizację oraz doszczelnienie farbami. Grubość powłoki metalizacyjnej musi mieć, co najmniej 80 μm , a doszczelniającej 140 μm . Dźwigary stalowe należy zabezpieczyć poprzez metalizację o grubości co najmniej 200 μm oraz doszczelnić farbami, o grubości min. 240 μm .

d. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu: na kapie chodnikowej po prawej stronie jezdni, zaprojektowano barierę ochronną mostową stalowo – linową. Bariera jest wyposażona w dwie prowadnice z przekładkami i linami powyżej prowadnic. Rozstaw słupków nie może być większy niż 1,333 m. Na kapie chodnikowej po lewej stronie jezdni, stosuje się barierę sprężystą H1/W4/A, o rozstawie słupków w 1,0 m. Konstrukcję barier należy zabezpieczyć antykorozyjnie poprzez metalizację w wytwórni. Dodatkowo projektuje się balustradę (na lewej kapie) wykonaną z rur kwadratowych. Przyjęto mocowanie słupków balustrady wg typowego rozwiązania katalogowego i Aprobaty Technicznej IBDiM. Pod płytą słupków należy wykonać podlewki z mieszanki niskoskurczowej, o spoiwie cementowo - żywicznym. Krawędzie jezdni są ograniczone krawężnikami kamiennymi, o wymiarach 20 x 20 cm.

e. Płyty przejściowe: na przyczółkach opiera się płyty przejściowe, o długości 4,0 m i grubości 0,35 m. Płyty przejściowe wykonywane są w technologii „na mokro”.

f. Łożyska: przyjęto oparcie konstrukcji na łożyskach gąbkowych przesuwnych, zlokalizowanych na przyczółkach mostu.

g. Dylatacje: przyjęto dylatacje jednomodułową o zakresie przesuwów $\pm 40\text{mm}$.

h. Odwodnienie: odwodnienie mostu realizowane jest systemem wpustów mostowych. Woda odprowadzana jest kolektorami wzdłuż obiektu do przyczółków, a następnie wprowadzana do systemu odwodnienia ulicy Grunwaldzkiej, poprzez studzienki usytuowane za przyczółkiem.

i. Urządzenia obce: oświetlenie uliczne, zasilanie sygnalizacji świetlnej.

6. Zakres prac

a. Zabezpieczenie infrastruktury technicznej w rejonie robót budowlanych:

W rejonie obiektu stwierdzono występowanie następujących elementów infrastruktury technicznej:

- kabel energetyczny - do przełożenia,
- kanalizacja deszczowa - do przełożenia,
- Struga Flis i syfon hydrauliczny – zabezpieczyć na czas robót.

Przed przystąpieniem do robót objętych niniejszym projektem architektoniczno-budowlanym, Wykonawca jest zobowiązany do zinventaryzowania wszystkich elementów infrastruktury technicznej na terenie przewidzianym pod prace budowlane, w szczególności sprawdzić, czy w okresie po opracowaniu

niniejszego projektu budowlanego, nie zostały wybudowane inne elementy infrastruktury technicznej.

Elementy infrastruktury technicznej w rejonie obiektu należy zdemontować, przełożyć lub zabezpieczyć zgodnie z odpowiednimi projektami branżowymi przed przystąpieniem do wykonywania robót objętych niniejszym projektem. Elementy te należy lokalizować wg aktualnych podkładów mapowych i projektów branżowych.

- b. Wykopy pod fundamenty podpór, w zależności od poziomu posadowienia i głębokości występowania wody gruntowej, będą wykonywane jako zabezpieczone ściankami szczelnymi. Ze względu na możliwość zalewania wykopów wodami opadowymi lub wodą gruntową, należy przewidzieć odwodnienie wykopów na czas prowadzenia robót. Ponadto, należy przewidzieć obniżenie poziomu wód gruntowych w zależności od jej występowania, której poziom może być różny od przedstawionego na rysunkach. Wszystkie roboty fundamentowe i ziemne, należy prowadzić pod nadzorem geotechnicznym.
- c. Wykonanie podpór: podpory można wykonać w formach i szalunkach inwentaryzowanych. Podpory stalowe należy zrealizować w wytwórni konstrukcji stalowych, a następnie w segmentach przywieźć na budowę i zabetonować w fundamentach.
- d. Wykonanie ustroju niosącego przewiduje się docelowy montaż poszczególnych dźwigarów na podporach montażowych, a następnie połączenie ich z podporami stalowymi poprzez spawanie. Na zespawanych dźwigarach stalowych, zostanie wykonana na rusztowaniach oraz deskowaniach żelbetowa płyta pomostu.
- e. Zasyпки przyobiektowe: fundamenty podpór do poziomu terenu wraz z realizowaniem warstwy spadkowej dla drenażu zostaną wykonane gruntem spoistym. Nasypy w rejonie przyczółków należy wykonać gruntem przepuszczalnym (piasek średni lub gruby).
- f. Uporządkowanie terenu: Po zakończeniu budowy mostu teren zostanie uporządkowany, usunięte elementy tymczasowego zaplecza i wywiezione pozostałości oraz odpady.

II. Przebudowa układu drogowego:

1. Ulica Grunwaldzka (odc. wschodni):

-	klasa drogi	G
-	prędkość projektowa	50 km/h
-	kategoria ruchu	KR5
-	obciążenie	115 kN/oś

Przekrój dwujezdniowy 2x2:

-	szerokość jezdni	7,00 m
-	szerokość pasa ruchu	3,50 m
-	szerokość chodnika	2,00 m
-	szerokość ścieżki rowerowej	2,00 m
-	szerokość dodatkowych pasów ruchu	3,50 m
-	dostęp do drogi	skrzyżowania, zjazdy

2. Ulica Grunwaldzka (odc. zachodni):

-	klasa drogi	GP
-	prędkość projektowa	70 km/h
-	kategoria ruchu	KR5
-	obciążenie	115 kN/oś

Przekrój dwujezdniowy 2x2:

-	szerokość jezdni	7,00 m
-	szerokość pasa ruchu	3,50 m
-	szerokość chodnika	min. 2,00 m
-	szerokość ścieżki rowerowej	2,00 m
-	szerokość dodatkowych pasów ruchu	3,50 m
-	dostęp do drogi	skrzyżowania, zjazdy

3. Ulica Grunwaldzka (odc. wschodni – przed wiaduktem kolejowym):

-	klasa drogi	G
-	prędkość projektowa	50 km/h
-	kategoria ruchu	KR5

- Obciążenie	115 kN/oś
Przekrój dwujezdniowy 2x2:	
- szerokość jezdni	7,00 m
- szerokość pasa ruchu	3,50 m
- szerokość ścieżki pieszko-rowerowej	2,50 m
- szerokość pasa rozdzielającego	2,5 - 12 m
- dostęp do drogi	skrzyżowania, zjazdy

4. Ulica Rotmistrza Pileckiego:

- klasa drogi	GP
- prędkość projektowa	70 km/h
- kategoria ruchu	KR5
- obciążenie	115 kN/oś
Przekrój dwujezdniowy 2x2:	
- szerokość jezdni	7,00 m
- szerokość pasa ruchu	3,50 m
- szerokość chodnika	2,00 - 4,00 m
- szerokość ścieżki rowerowej	2,00 m
- szerokość dodatkowych pasów ruchu	3,50 m
- dostęp do drogi	skrzyżowania, zjazdy

5. Ulica Nad Torem:

- klasa drogi	G
- prędkość projektowa	60 km/h
- kategoria ruchu	KR5
- obciążenie	115 kN/oś

Przekrój dwujezdniowy 2x2:

- szerokość jezdni	7,00 m
- szerokość pasa ruchu	3,50 m
- szerokość chodnika	2,00 m
- szerokość ścieżki rowerowej	2,00 m

- szerokość dodatkowych pasów ruchu 3,50 m
- dostęp do drogi skrzyżowania, zjazdy

6. Ulica Bronikowskiego:

- klasa drogi L
- prędkość projektowa 40 km/h
- kategoria ruchu KR3
- obciążenie 115 kN/oś

Przekrój jednojezdniowy 1x2:

- szerokość jezdni 6,00 – 8,00m
- szerokość pasa ruchu 3,00 – 4,00 m
- szerokość chodnika 2,00 m
- szerokość ścieżki rowerowej 2,00 m
- dostęp do drogi skrzyżowania, zjazdy

7. Ulica Elbląska

- klasa drogi D
- prędkość projektowa 30 km/h
- kategoria ruchu KR1
- Obciążenie 115 kN/oś

Przekrój jednojezdniowy 1x2:

- szerokość jezdni 7,00m
- szerokość pasa ruchu 3,50 m
- dostęp do drogi skrzyżowania, zjazdy

8. Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano dla następujących kategorii ruchu:

- ulica Grunwaldzka, Rotmistrza Pileckiego, Nad Torem – kategoria KR5,
- pozostałe ulice – kategoria KR3,
- drogi dojazdowe do urządzeń zlokalizowanych w sąsiedztwie strugi Flis - kategoria KR1.

III. Projektowany wiadukt kolejowy:

1. Parametry projektowanego wiaduktu:

- obciążenie użytkowe kolejowe klasa $k=+2$,
- światło poziome pod wiaduktem 14,0 m,
- światło pionowe pod wiaduktem min 4,70 m,
- poziom posadowienia min 2.0 m poniżej poziomu jezdnii,
- skos konstrukcji – dla gzymsu segmentu „A” $49,5^{\circ}$, dla dylatacji między segmentami $49,5^{\circ}$, dla gzymsu segmentu „B” $42,32^{\circ}$
- wysokość konstrukcyjna 1,90 m,

2. Konstrukcję wiaduktu stanowi rama żelbetowa posadowiona bezpośrednio na gruncie.

IV. Likwidacja wiaduktu kolejowego w km 368,461:

1. Rozbiórka obiektu:

- a. Stan istniejący – rozbiórka wiaduktu: likwidacja istniejącego wiaduktu kolejowego nad aktualną południową jezdnią ul. Grunwaldzkiej (w kierunku centrum) w km 368,461, linii kolejowej Chorzów Batory – Tczew jest związana ściśle z realizacją nowego wiaduktu pomiędzy istniejącymi wiaduktem w km 368,461 i 368,531 wraz z przebudową infrastruktury kolejowej i drogowej.

- b. Konstrukcja wiaduktu: konstrukcja każdego z prześel jest ustrojem stalowym, nitowanym, dwudźwigarowym. Pomost pomiędzy przęsłami wypełniony jest blachą trapezową. Konstrukcja pomostu składa się z poprzecznic nitowanych usytuowanych prostopadle do osi dźwigarów głównych i jednej bądź dwóch podłużnic o profilu walcowym oraz blach nieckowych. Powyżej blach nieckowych znajduje się warstwa podbudowy o grubości od 55 do 90 cm, na której ułożony jest tor. Przyczółki są masywne (jednolite), ceglane, wspólne dla wszystkich sześciu prześel wiaduktu. Filary (słupy pośrednie) są żeliwne i stalowe oparte przypuszczalnie na odrębnych fundamentach.

Tabela nr 1 Zestawienie mas do rozbiórki

Element do rozbiórki	przeznaczony	Masa odpadów [Mg]	Uwagi
Przęsło 1		28	stal
Przęsło 2		28	stal
Przęsło 3		26	stal
Przęsło 4		26	stal
Przęsło 5		26	stal
Przęsło 6		30	stal
Balustrady		1,8	stal
Pomost z blachy trapezowej		1,6	stal
Słupy z głowicami		16	stal
Pomost ze wspornikami		5	stal
Przyczółki i skrzydła ceglane		363 m ³	gruz betonowy i ceglany
Chodniki		395 m ³	gruz betonowy i ceglany

Przyjęto, że wiadukt rozbierany będzie w dwóch fazach, przy użyciu żurawia samochodowego.

Dotyczy to dużych elementów wiaduktu, takich jak przęsła lub ich segmenty.

c. Odtworzenie układu torowego:

Zakres opracowania obejmuje:

- wykonanie robót torowych związanych z demontażem torów,
- zabudowa koźła oporowego na czas demontażu toru,
- wybranie podsypki tłuczniowej,
- wykonanie robót ziemnych na płaszczyźnie torowiska oraz związanych z zasypaniem przestrzeni po demontażu konstrukcji nośnej wiaduktu nad ulicą Grunwaldzką,
- zabudowa nawierzchni torowej na podsypce tłuczniowej,
- ułożenie w torach odbojnic.

d. Istniejący układ torowy i jego odwodnienie.

Budowa wiaduktu kolejowego realizowana będzie na wjeździe na stację Bydgoszcz Główna od strony zachodniej. Na wiadukcie zlokalizowanych jest sześć torów:

- tor nr 221a w ciągu jednotorowej linii drugorzędnej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz;
- tory nr 201a i 202a w ciągu dwutorowej linii magistralnej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- tory nr 341 i 343 - boczne stacyjne (wyciągowe);

– tor nr 301a – w ciągu łącznicy nr 745 Bydgoszcz Towarowa – Czyżkówko.

e. Nawierzchnia torów:

- tor nr 221a – szyna typu S49 na podkładach drewnianych, podsypka tłuczniowa, tor klasyczny, styki podparte;
- tor nr 202a – szyna UIC 60 (nowa) na podkładach strunobetonowych do km 368,420 z przymocowaniem SB, dalej w kierunku stacji szyna UIC 60 na podkładach drewnianych, podsypka tłuczniowa, tor klasyczny, złącza sześciopodtorowe wiszące;
- tor nr 201a – szyna UIC 60 na podkładach drewnianych, podsypka tłuczniowa, tor klasyczny, złącza podparte;
- tor nr 341 – szyna typu S49 na podkładach drewnianych, podsypka tłuczniowa, przymocowanie klasyczne, styki podparte;
- tor nr 343 – szyna S49 na podkładach drewnianych, podsypka mocno zanieczyszczona, przymocowanie klasyczne, styki podparte – tor w bardzo złym stanie – nieużywany;
- tor nr 301a – szyna typu S60 na podkładach drewnianych do km 0,625, dalej na podkładach betonowych INBK-7, na podsypce tłuczniowej, przymocowanie klasyczne, styki wiszące.

Na rozpatrywanym obszarze tory położone są na nasypie wysokości ok. 4 – 5 m. Brak jest dodatkowego systemu odwodnienia wewnętrznego. Wody opadowe pochłaniane są przez grunty nasypu.

V. Projektowany układ torowy.

1. W obszarze demontażu nawierzchni torowej przewiduje się:

- a. w torze nr 221a (na długości 132 m) wbudować 100 % nowych podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;
- b. w torze nr 202a (na długości 153 m) wbudować 20 % nowych podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;
- c. w torze nr 201a (na długości 154 m) wbudować 100 % nowych podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;
- d. w torze nr 343 (na długości 157 m) wbudować 100 % nowych podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;
- e. w torze nr 341 (na długości 139 m) wbudować 50 sztuk nowych podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;

- f. w torze nr 301a (na długości 169 m) wbudować 100 % nowych podkładów strunobetonowych przystosowanych do montażu obojnic oraz 20 podkładów z drewna twardego, uzbrojonych w elementy przytwierdzenia;

oraz w zakresie wykorzystania istniejących szyn:

- a. w torze nr 221a zabudowa nowej szyny na całej długości przebudowy – szyna spawana lub zgrzana;
- b. w torach nr 201a i 202a zabudowa nowej szyny na całej długości przebudowy – szyna spawana lub zgrzana;
- c. w torach nr 341 i 343 oraz w torze nr 301a wykorzystanie szyny istniejącej po jej obroceniu lub przełożeniu.

Przewidziany czas zamknięcia torów 20 dni.

2. Odwodnienie układu torowego na nowo budowanym obiekcie zapewnione jest przez ukształtowanie warstw podtorza. Wody opadowe - roztopowe przenikające przez warstwy podtorza przejmowane są przez odwodnienie obiektu mostowego.
3. W związku z realizacją przedmiotowego zadania konieczna jest przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

VI. Przebudowa sieci trakcyjnej: na rozpatrywanym odcinku będą zastosowane nowe (indywidualne, przestrzenne i bramkowe) konstrukcje wsporcze i odciaży ze stali zwykłej. Na przebudowywanym odcinku nie przewiduje się wywieszenia nowej sieci jezdnej, a jedynie przewieszenie istniejącej sieci na nowe konstrukcje wsporcze.

VII. Roboty rozbiórkowe:

1. w ramach prac przygotowawczych będą rozbierane następujące elementy infrastruktury drogowej:

- a. istniejące nawierzchnie i podbudowy przebudowywanych ulic,
- b. istniejące wjazdy będące w kolizji z projektowanym układem drogowym,
- c. istniejące nawierzchnie chodników, ścieżki rowerowe,
- d. istniejący wiadukt kolejowy- opisany powyżej szczegółowo,
2. w zakresie infrastruktury kolejowej rozbiórce będą podlegały:

- tor 221a na odcinku 132 m,
- tor 202a na odcinku 153 m,
- tor 201a na odcinku 154 m,
- tor 341 na odcinku 139 m,
- tor 343 na odcinku 157 m,
- tor 30a na odcinku 169 m.


REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA I DROGOWY
WŁODZIMIERZ CIEPIŁY

