

D E C Y Z J A
NR WGK/3/2/11

Na podstawie art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 72 ust. 1 pkt. 3, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 77 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004r. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.),

w związku z wnioskiem Pana Klaudiusza Zakrzewskiego z dnia 2 września 2010r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ul. Chodkiewicza na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Wyszyńskiego w Bydgoszczy i przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko

o r z e k a m

ustalić następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie ul. Chodkiewicza na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Wyszyńskiego w Bydgoszczy.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi – ulicy klasy L w Bydgoszczy łączącej ulicę Gdańską z ulicą Wyszyńskiego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje odcinek ulicy o długości 1,7 km. Projektowana droga usytuowana jest w centrum miasta i ograniczona jest od strony zachodniej ulicą Gdańską, od wschodniej ulicą Wyszyńskiego. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana wzdłuż ulicy, w zabudowie miejskiej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się odbudowę nawierzchni jezdni, torowiska, chodników oraz budowę ścieżki rowerowej na całej długości ulicy 1,7 km. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje także przebudowę kanalizacji deszczowej i urządzeń podziemnych (wodociągów, sieci gazowej, kanalizacji sanitarnej, sieci telefonicznej). Ponadto przewiduje się wycinkę drzew kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym. Zakłada się wykonanie trawnika wraz z nasadzeniami, przebiegającego między powierzchnią zabudowaną, a liniami rozgraniczającymi pasa drogowego. Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się roboty rozbiórkowe (rozbiórka 4 garaży), ziemne (utworzenie koryta pod tramwaj i ulicę), a także tradycyjne (rozbiórka istniejącej oraz utworzenie nowej sieci trakcyjnej). Nowa jezdnia ulicy zostanie wykonana z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego, podsypki cementowo – piaskowej, płyty betonowej, wibroizolacyjnej maty podtorowej, betonu asfaltowego drobno ziarnistego wibrowanego, podbudowie z betonu asfaltowego, podbudowie z mieszanki kruszywa łamanego, podsypce piaskowej, geotkaniny

wzmacniającej podłoże. Nowe torowisko wbudowane zostanie w jezdnię z zastosowaniem szyn rowkowych, które zalane zostaną żywicą poliuretanową, stanowiącą izolację wibroakustyczną.

Ponadto w ramach realizacji przedsięwzięcia wykonany zostanie drenaż torowiska z odprowadzeniem wody do kanalizacji deszczowej.

2. 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:

- a. na czas prowadzenia inwestycji zabezpieczyć doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych i sanitarnych oraz zapewnić odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady,
- b. roboty budowlane wykonywać wyłącznie w porze昼iennej (tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰),
- c. podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii,
- d. silniki maszyn budowlanych oraz agregatów prądotwórczych wyposażyć w obudowy dźwiękochłonne,
- e. napełnienie paliwem maszyn i urządzeń budowlanych realizować poza terenem budowy, w miejscach do tego przeznaczonych,
- f. odpady powstające w wyniku rozbiórki i rozbudowy gromadzić selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach a następnie przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia,
- g. odpady niebezpieczne magazynować w szczelnie zamkniętych pojemnikach w miejscach oznakowanych i zadaszonych o utwardzonym i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych,
- h. transport odpadów do miejsc ich odzysku lub unieszkodliwiania realizować przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia w sposób, który nie powoduje zagrożenia dla środowiska, zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów,
- i. korony i pnie drzew oraz powierzchnie krzewów nie podlegające wycince, a położone w zasięgu pracy maszyn, zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez stosowanie osłon, odeskowanie lub wygradzanie całych powierzchni z wyraźnym oznakowaniem,
- j. podczas prowadzenia wykopów ziemnych, prace w obrębie brył korzeniowych drzew i krzewów nie podlegających usunięciu prowadzić ręcznie zabezpieczając odsłonięty system korzeniowy przed przesuszeniem, poprzez osłanianie korzeni matami słomianymi i w razie potrzeby polewanie ich wodą.
- k. w przypadku ewentualnego stwierdzenia występowania gatunków chronionych lub o znaczeniu dla Wspólnoty konieczne jest przerwanie dalszego usuwania drzew i pozostawienie w możliwie najlepszym stanie siedliska gatunku, w tym celu należy podjąć niezbędne działania zabezpieczające, a także w zależności od potrzeb minimalizujące lub kompensacyjne, których zakres i sposób przeprowadzania należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy starając się o uzyskanie zgodnie z art. 56 ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz.u. Z 2009r. Nr 151 poz. 1220 z późn.zm), zgody na zniszczenie siedliska gatunku chronionego,

- l. wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 15 marca do 15 sierpnia lub w okresie wegetacyjnym po stwierdzeniu (np. przez ornitologa) braku występowania lęgów ptasich wśród drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia i w ich sąsiedztwie, wskazane działania mają zabezpieczyć przed zniszczeniem gniazd, w których odbywają się aktywne legi oraz zapobiec płoszeniu ptaków gniazdujących w obrębie zieleni przeznaczonej do usunięcia lub w jej sąsiedztwie,
- m. powstałe straty w zieleni zrekompensować poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych stosując rodzime gatunki drzew i krzewów w miejscu wskazanym przez Prezydenta Bydgoszczy,
- n. zaplanowane przesadzenie drzew i krzewów oraz nowe nasadzenia zastępcze wykonać w okresie wiosennym lub jesiennym przy podwyższonej wilgotności gruntu,
- o. stosować do nasadzeń materiał starszy z dobrze wykształconą bryłą korzeniową w ilości nie mniejszej, niż ilość osobników usuniętych, w okresie porealizacyjnym przeprowadzić kontrolę udatności nasadzeń i tam, gdzie osobniki nie zachowały żywotności, ponownie wprowadzić roślinność drzewiastą.

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

- a. zaprojektować odwodnienie drogi do istniejącej kanalizacji deszczowej,
- b. wszystkie spływy wód deszczowych z drogi i obiektów towarzyszących podczyszczać w separatorach substancji ropopochodnych przed wprowadzeniem ich do odbiornika,
- c. w celu ograniczenia wibracji od ruchu pojazdów szynowych, zastosować żywicę poliuretanową o właściwościach wibroakustycznych do zalewania szyn oraz matę podtorową z granulatu gumowego o minimalnej grubości 2,5 cm tworzącą „wibroizolacyjną wannę”,
- d. wprowadzić zakaz ruchu pojazdów ciężarowych z wyjątkiem docelowych oraz tramwajów na całej długości ul. Chodkiewicza,
- e. wprowadzić ograniczenie prędkości dla wszystkich pojazdów na całej ulicy do 40km/h.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Nie dotyczy – inwestycja nie zalicza się do stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie dotyczy – nie przeprowadzono postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

6. Zapobieganie, ograniczenie oraz monitorowanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- a. przedsięwzięcie wymaga sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie:

- pomiarów poziomu hałasu przy zabudowie wymagającej ochrony przed emisją hałasu w minimum 4 punktach pomiarowych, uwzględniając wcześniej ich lokalizację z Prezydentem Bydgoszczy,
 - stopnia realizacji i skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i ograniczających oddziaływanie inwestycji na klimat akustyczny oraz na środowisko gruntowo – wodne,
- po upływie 6 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Prezydentowi Bydgoszczy, w terminie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, zarządca drogi zostanie zobowiązany do wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, przy czym najpierw należy rozpatrywać możliwości techniczne i organizacyjne emisji u źródła (torowisko, tramwaj), dopiero w sytuacji, gdy środki tego rodzaju będą niewystarczające, należy rozpatrywać stosowanie zabezpieczeń pośrednich, takich jak np. wymiana stolarki okiennej, itp,
- b. przepusty, kolektory deszczowe i ich wyloty utrzymywać w stanie zapewniającym drożność i estetyczny wygląd,

7. Wykonanie kompensacji przyrodniczej:

Nie przewiduje się wykonania kompensacji przyrodniczej.

8. Oddziaływanie na obszary NATURA 2000:

Projektowana inwestycja nie ma wpływu na obszary NATURA 2000.

9. Konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10:

Nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia powtórnej oceny oddziaływania na środowisko.

10. Obszar ograniczonego użytkowania:

Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka całego przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

W dniu 2 września 2011r. do Prezydenta Bydgoszczy wpłynął wniosek Pana Klaudiusza Zakrzewskiego, pełnomocnika Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia rozbudowie ul. Chodkiewicza na odcinku od ul. Gdańskiej do ul. Wyszyńskiego.

Inwestycja została zakwalifikowana zgodnie z § 3 ust.1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych

z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), jako drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ rozpatrzył wniosek w oparciu o kompletną dokumentację przedstawioną do tutejszego Urzędu w tym o:

- kartę informacyjną (zgodną z art.3 ust.1 pkt.5 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn.zm.),
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zgodny z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.),
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 2 ww ustawy,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 6 ww. ustawy,
- postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 19 października 2010r., znak: RDOŚ-04.OO.6613-1299-1/10/TR,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 6 października 2010r. znak: N.NZ-40-B-133/10,
- postanowienie Prezydenta Bydgoszczy z dnia 29 października 2010, znak: WGK.7627-105/10,
- postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 28 marca 2011r., znak: WOO.4242.112.2011.KŚ.3,
- opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego z dnia 4 marca 2011r. znak: N.NZ- 40-B-133/10/11.

Przedstawione przez inwestora w raporcie propozycje działań zapobiegawczych ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko oraz warunki nałożone na inwestora w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz w opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego zostały w całości uwzględnione w osnowie i uzasadnieniu przedmiotowej decyzji.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w centrum miasta Bydgoszczy i dotyczy przebudowy drogi - ulicy klasy L łączącej ul. Gdańską (Bocianowo) z ul. Wyszyńskiego (Dzielnica Bielawy). Projektowana droga usytuowana jest w centrum miasta i ograniczona jest od strony zachodniej ulicą Gdańską, od wschodniej ulicą Wyszyńskiego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje odcinek ulicy o długości 1,7 km. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie wzdłuż ulicy, w zabudowie miejskiej.

W rejonie lokalizacji planowanego przedsięwzięcia nie znajdują się obiekty militarne, cmentarze, tereny turystyczne – rekreacyjne, obszary ważne z punktu widzenia wartości kulturowo- historycznych lub naukowych oraz zasoby wód powierzchniowych istotne dla siedlisk zwierząt. W odległości do 30 km od projektowanej inwestycji brak jest leśnych obiektów promocyjnych, nie ma parków narodowych, obszarów ochrony uzdrowiskowej oraz terenów, na których znajdują się pomniki historii wpisane na listę dziedzictwa światowego. Teren przedsięwzięcia położony jest poza obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000 oraz poza obszarami poddanej częściowej prawnej ochronie. Teren

inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń planu miejscowego. Wnioskowana inwestycja nie leży w granicach obszarów ograniczonego użytkowania, osuwania się mas ziemnych oraz obszarów podlegających ochronie w tytułu obowiązujących przepisów o ochronie dóbr kultury, gruntów rolnych i leśnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się odbudowę nawierzchni jezdni, torowiska, chodników oraz budowę ścieżki rowerowej na całej długości ulicy 1,7 km. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje także przebudowę kanalizacji deszczowej i urządzeń podziemnych (wodociągów, sieci gazowej, kanalizacji sanitarnej, sieci telefonicznej). Ponadto przewiduje się wycinkę drzew kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym. W ramach projektu planuje się usunięcie drzew rosnących w pasie chodnikowym. Zakłada się wykonanie trawnika wraz z nasadzeniami, przebiegającego między powierzchnią zabudowaną, a liniami rozgraniczającymi pasa drogowego. Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się roboty rozbiórkowe (rozbiórka 4 garaży), ziemne (utworzenie koryta pod tramwaj i ulicę), a także tradycyjne (rozbiórka istniejącej oraz utworzenie nowej sieci trakcyjnej). Nowe torowisko wbudowane zostanie w jezdnię z zastosowaniem szyn rowkowych, które zalane zostaną żywicą poliuretanową, stanowiącą izolację wibroakustyczną.

Na etapie realizacji inwestycji przewidywane są oddziaływania typowe dla prowadzenia robót budowlanych - uciążliwość dla powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego i środowiska wodno - gruntowego związana z transportem i pracą sprzętu budowlanego oraz wytwarzanie odpadów.

Oddziaływanie na klimat akustyczny związany będzie głównie z emisją hałasu komunikacyjnego oraz dodatkowo pracą urządzeń i maszyn. Oddziaływanie hałasu w trakcie wykonywania robót drogowych, będzie miało charakter znaczący ale krótkotrwały i zmienny. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych szacuje się na 100- 111 dB. Obszarem zagrożonym hałasem będzie miejsce prowadzenia prac budowlanych oraz drogi dojazdowe do placu budowy. W odległości ok. 100 m od placu budowy poziom hałasu nie przekroczy 60 – 70 dB. Poziomy dźwięku generowane na etapie budowy, zwłaszcza związane z ruchem pojazdów ciężarowych mogą przyjmować wartości odbierane jako uciążliwe na terenach zamieszkalnych, jednak oddziaływanie to będzie przejściowe, występować będzie w godzinach dziennych i całkowicie ustanie po zakończeniu budowy.

Oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego w fazie budowy będzie mało znaczące. Emisja zanieczyszczeń do powietrza na etapie rozbudowy drogi może wystąpić podczas: transportu i rozładunku materiałów sypkich, pracy sprzętu technicznego, wykonywania nawierzchni drogowej. Dostawy materiałów pojazdami ciężarowymi, w tym materiałów sypkich, powodować będą wzrost zapylenia o niewielkim, lokalnym zasięgu. Przewiduje się, że ewentualne, negatywne oddziaływania związane z budową będą miały krótkotrwały i ograniczony przestrzennie zasięg.

W czasie realizacji robót powstawały będą odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej a także inne odpady w tym niebezpieczne. Odpady te będą czasowo magazynowane w wyznaczonych miejscach, zabezpieczających środowisko przed ewentualnym zanieczyszczeniem, a następnie przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy legitymującemu się zezwoleniem właściwego organu administracji do spraw ochrony środowiska na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki tego rodzaju odpadami.

W związku z planowaną realizacją inwestycji przewiduje się wycinkę drzew kolidujących z przebudowywanym odcinkiem ulicy Chodkiewicza. Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki oraz oględzin siedlisk poszczególnych drzew można stwierdzić, że nie występują na nich gatunki zwierząt

chronionych oraz o znaczeniu dla Wspólnoty (w szczególności pachnicy dębowej). Na podstawie przedłożonej dokumentacji można stwierdzić, że drzewa przeznaczone do koniecznej wycinki kolidujące z przebiegiem planowanej inwestycji nie stwarzają dogodnych warunków dla występowania pachnicy dębowej, ponieważ nie posiadają dobrze wykształconych próchowisk, co wynika z młodego wieku drzew.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące środowiska naturalnego. Teren budowy jest miejscem, gdzie występują szczególnie liczne zagrożenia dla drzew i krzewów w postaci bezpośrednich uszkodzeń lub niekorzystnych zmian warunków siedliskowych. Dlatego też żadne drzewa i krzewy na placu budowy nie mogą pozostać bez skutecznego zabezpieczenia.

W celu minimalizacji oddziaływania fazy realizacji na środowisko wszelkie roboty w pobliżu drzew rosnących blisko inwestycji będą wykonywane ręcznie. Niedopuszczalne będzie gromadzenie w terenie wygrodzonym pod koroną drzewa jakichkolwiek materiałów chemicznych i budowlanych, zwłaszcza sypkich oraz postoju ciężkiego sprzętu budowlanego, jak również po zakończeniu prac nadmiernego zagęszczenia gruntu. Po zakończeniu prac budowlanych nastąpi przywrócenie poprzedniego stanu użytkowania środowiska.

Na etapie budowy zagrożenie środowiska gruntowo – wodnego można ograniczyć poprzez odpowiedni stan techniczny sprzętu budowlanego, właściwą technologię prac budowlanych, jak również wybór lokalizacji placu i zaplecza budowy poza terenami szczególnie wrażliwymi na zanieczyszczenia, zabezpieczenie ich terenu i wyposażenie w system odbioru i odprowadzenia ścieków bytowych i odpadów.

W przypadku prowadzenia robót ziemnych na etapie realizacji inwestycji, postępowanie z nadmiarem mas ziemnych powinno uwzględniać konieczność zachowania wymaganych standardów jakości gruntu, wynikających z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 września 2002r. w sprawie standardów jakości gleby oraz standardów jakości gleby oraz standardów jakości ziemi (Dz. U. Nr 165, poz.1359). Ponadto dla planowanej inwestycji należy uwzględnić warunki wynikające z rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 września 1998r. w sprawie ustalania warunków posadowienia obiektów budowlanych (Dz. U. Nr 126, poz.839).

Zrealizowanie przedmiotowych ciągów komunikacyjnych zapewni mieszkańcom i użytkownikom swobodną komunikację i dojazd do obiektów. Wybudowanie układu drogowego zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami zapewni płynność ruchu kołowego oraz bezpieczeństwo wszystkich jego uczestników, a co za tym idzie zminimalizuje skutki zanieczyszczenia środowiska spalinami pojazdów mechanicznych.

Podczas eksploatacji drogi, źródłem zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza będzie ruch pojazdów silnikowych. Podstawowym źródłem emisji z pojazdów samochodowych jest układ wydechowy. Wielkość emisji tlenu węgla, tlenków azotu i lotnych związków organicznych (VOC) z pojazdów samochodowych uwarunkowana jest nie tylko rodzajem spalanej paliwa oraz typem i pojemnością silnika, ale również obciążeniem pojazdu oraz prędkością z jaką się pojazd porusza.

Udokumentowane wyliczenia wykazały, że maksymalne wartości stężeń jednogodzinnych i średniorocznych tlenków azotu, (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), jako najbardziej uciążliwego z emitowanych zanieczyszczeń nie będzie powodowała przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Maksymalne stężenia będą występowały w osi drogi do odległości ok. 10 m od osi. W związku z czym z przeprowadzonych analiz i obliczeń wynika, iż zasięgi ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza związane z oddziaływaniem ul. Chodkiewicza będą mieścić się w obrębie linii rozgraniczających inwestycji (pas drogowy).

W wyniku przeprowadzonej analizy hałasu stwierdzono, że w godzinach dziennych i nocnych w rejonie istniejącej zabudowy mieszkaniowej przy planowanej przebudowie drogi ul.

Chodkiewicza może występować hałas o poziomie przekraczającym wartość dopuszczalnego poziomu dźwięku w środowisku (65dB w dzień i 55 dB w nocy). Maksymalne wartości poziomu hałasu osiągną wartość 67 dB dla dnia oraz 60 dB dla nocy. Przyjmując wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w rejonie Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w dzień 55 dB nie zaobserwowano przekroczenia tych wartości.

W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej przy projektowanej drodze planuje się wprowadzenie zakazu ruchu pojazdów ciężkich z wyjątkiem docelowych i tramwajów, a także ograniczenie prędkości do 40 km/h. Na całej długości ul. Chodkiewicza przewiduje się zastosowanie elastycznych materiałów wibro i dźwiękoizolacyjnych ograniczających oddziaływania dynamiczne i akustyczne przekazywane do środowiska naturalnego. Głównym elementem przenoszącym drgania do transportu szynowego jest szyna z podkładem, która w wyniku zastosowania elastycznych materiałów wibro i dźwiękoizolacyjnych znacznie ogranicza oddziaływania dynamiczne i akustyczne przekazywane do środowiska.

Na etapie eksploatacji, zagrożenia wód podziemnych związane jest ze spływem zanieczyszczeń deszczowych i roztopowych z nawierzchni drogi oraz zrzutem niebezpiecznych substancji w przypadku poważnej awarii. Zagrożenia te można ograniczyć poprzez zastosowanie odpowiedniego systemu odprowadzania ścieków oraz sposoby ich oczyszczania oraz poprzez eksploataowanie urządzeń oczyszczających ścieki zgodnie z zaleceniami i instrukcjami producenta tych urządzeń. Odwodnienie drogi zostanie zaprojektowane poprzez wypusty uliczne z odprowadzeniem wody do istniejącej kanalizacji po uprzednim podczyszczeniu w separatorach.

W związku z powyższym, właściwa eksploatacja drogi oraz całej infrastruktury, nie powinna spowodować negatywnego oddziaływania projektowanej inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne.

Na podstawie wykonanych analiz, można stwierdzić brak istotnego wpływu funkcjonowania projektowanej sieci kanalizacyjnej na środowisko przyrodnicze oraz obszary Europejskiej Sieci Ekologicznej NATURA 2000, ponieważ przedsięwzięcie: nie będzie powodować przekształceń siedlisk oraz nie będzie powodować trwałych zagrożeń dla siedlisk, nie spowoduje zmniejszenia zasięgu poszczególnych gatunków najbliższych, nie spowoduje ograniczenia żywotności poszczególnych gatunków w biocenozie oraz nie spowoduje ograniczenia populacji poszczególnych gatunków.

Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej lub pozwolenia na budowę.

Po przeanalizowaniu wniosku organ stwierdził również konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie pomiarów poziomu hałasu przy zabudowie wymagającej ochrony przed emisją hałasu oraz stopnia realizacji i skuteczności zastosowanych działań minimalizujących i ograniczających oddziaływanie inwestycji na klimat akustyczny oraz na środowisko gruntowo – wodne. Analiza porealizacyjna wskaże czy przedsięwzięcie nie będzie wymagała ustanowienia obszaru ograniczonego oddziaływania w ramach Prawa ochrony środowiska.

W przypadku wykonywania działalności pogarszającej stan środowiska, zostaną podjęte odpowiednie decyzje nakazujące wstrzymanie takiej działalności do czasu zainstalowania urządzeń lub wykonania innych czynności zabezpieczających środowisko.

Obowiązki narzucone przez organ ochrony środowiska spowodują realizację inwestycji w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami oraz z najlepszymi dostępnymi technikami, gdyż nie przewiduje się stosować rozwiązań niesprawdzonych i dotychczas niestosowanych w praktyce krajowej i zagranicznej.

Przyjęty wariant uznano za najkorzystniejszy dla środowiska zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Proponowany wariant planowanego przedsięwzięcia minimalizuje ewentualne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dla rozpatrywanego wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia do analizy oddziaływania drogi na środowisko, przyjęto model fizyczny obliczeń zanieczyszczeń, zapewniający duży margines bezpieczeństwa oraz przyjęto maksymalną możliwą do wystąpienia moc akustyczną źródeł hałasu, poruszających się po drodze. Sposób budowy i prowadzenia instalacji przyjęty w programie i koncepcji realizacyjnej, zakłada minimalizację zużycia wody, minimalizację zużycia energii oraz optymalizację zagospodarowania odpadów i ograniczenie emisji hałasu do otoczenia.

Zgodnie z art. 61 § 4 Kpa, Prezydent Bydgoszczy pismem z dnia 23 września 2010r., znak: WGK.V.7627-105/10 powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz złożenia ewentualnych uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Prezydent Bydgoszczy zawiadomieniem z dnia 24 lutego 2011r. WGK.V.7627-105/10 poinformował społeczeństwo o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych informacji o wszczęciu postępowania i przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W tym zakresie na okres 21 dni (od dnia 25 lutego do dnia 18 marca 2011r., oraz od dnia 24 marca do 14 kwietnia 2011r.) niniejsze zawiadomienie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez: stronę internetową Biuletynu Informacji Publicznej (www.bip.um.bydgoszcz.pl), tablicę ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz zawiadomienie w pobliżu miejsca inwestycji (dokumentacja fotograficzna w aktach sprawy). W czasie trwania udziału społeczeństwa mieszkańcy mieli wgląd do raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz wniosku, które to były dostępne w siedzibie Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska przy ul. Jezuickiej 2 w Bydgoszczy. W trakcie konsultacji społecznych nie złożono uwag ani wniosków przez mieszkańców. W prowadzonym postępowaniu administracyjnym nie brały udziału żadne organizacje ekologiczne.

Ponadto obwieszczeniem z dnia 15 kwietnia 2011r. znak: WGK.V.7627-105/10 zgodnie z art. 10 § 1 kpa poinformowano strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem przedmiotowej decyzji. Żadna ze stron nie wniosła uwag.

Podstawę prawną wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowi art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (Dz. U. z 2008r. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.) zwanej dalej uoos, zgodnie z którym uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 80 pkt 2 uoos nie sprawdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w przypadku dróg publicznych.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ określa:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
2. warunki wykorzystywania 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,
3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13,

w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10,

4. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska,
5. wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko;
6. w przypadku gdy z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika potrzeba:
 - a) wykonania kompensacji przyrodniczej - stwierdza konieczność wykonania tej kompensacji,
 - b) zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko - nakłada obowiązek tych działań;
7. w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, stwierdza konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania;
8. przedstawia stanowisko w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10;
9. może nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin.

Charakterystyka całego przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1-13 uoos.

Zgodnie z art. 80 pkt 2 uoos nie sprawdza się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w przypadku dróg publicznych.

W związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397) do postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 uoos organem właściwym do wydania niniejszej decyzji jest prezydent miasta.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji

P o u c z e n i e

Na niniejszą decyzję przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy ul. Jagiellońska 3 za pośrednictwem Prezydenta Bydgoszczy, które należy wnieść w terminie czternastu dni od daty otrzymania niniejszej decyzji.

Decyzja prawomocna
z dniem 11.06.2011

z up. PREZYDENTA MIASTA

Grzegorz Boron
Zastępca Dyrektora Wydziału Gospodarki
Komunalnej i Ochrony Środowiska

Załącznik:

Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Pan Klaudiusz Zakrzewski
Pełnomocnik Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy
adres do korespondencji:
Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego Sp.z o.o.,
ul. Jagiellońska 94c, 85 – 027 Bydgoszcz,
2. Strony postępowania obwieszczeniem z dnia 12 maja 2011r.
3. A/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. T. Kościuszki 27; 85-079 Bydgoszcz
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 63; 85-009 Bydgoszcz
3. Wydział Administracji Budowlanej
w miejscu

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635, z późn. zm.).

MW

12.05.11
PODINSPEKTOR

Magdalena Wegner
Magdalena Wegner

12.05.2011

Znak sprawy: WGK.V.7627-105/10
Decyzja: Nr WGK/37/11

Załącznik Nr 1
do decyzji z dnia 12 maja 2011r.
znak: W GK.V. 7627 - 105/10

Charakterystyka przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie dotyczy przebudowy drogi – ulicy klasy L w Bydgoszczy łączącej ulicę Gdańską z ulicą Wyszyńskiego. Zakres przedsięwzięcia obejmuje odcinek ulicy o długości 1,7 km. Projektowana droga usytuowana jest w centrum miasta i ograniczona jest od strony zachodniej ulicą Gdańską, od wschodniej ulicą Wyszyńskiego. Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana wzdłuż ulicy, w zabudowie miejskiej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewiduje się odbudowę nawierzchni jezdni, torowiska, chodników oraz budowę ścieżki rowerowej na całej długości ulicy 1,7 km. Realizacja przedsięwzięcia obejmuje także przebudowę kanalizacji deszczowej i urządzeń podziemnych (wodociągów, sieci gazowej, kanalizacji sanitarnej, sieci telefonicznej). Ponadto przewiduje się wycinkę drzew kolidujących z przebudowywanym układem komunikacyjnym. Do usunięcia zakwalifikowano 77 drzew w różnej klasie wiekowej oraz 116,2m² krzewów. Zakłada się wykonanie trawnika wraz z nasadzeniami, przebiegającego między powierzchnią zabudowaną, a liniami rozgraniczającymi pasa drogowego. Podczas realizacji przedsięwzięcia przewiduje się roboty rozbiórkowe (rozbiórka 4 garaży), ziemne (utworzenie koryta pod tramwaj i ulicę), a także tradycyjne (rozbiórka istniejącej oraz utworzenie nowej sieci trakcyjnej). Nowa jezdnia ulicy zostanie wykonana z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego, podsypki cementowo – piaskowej, płyty betonowej, wibroizolacyjnej maty podtorowej, betonu asfaltowego drobno ziarnistego wibrowanego, podbudowie z betonu asfaltowego, podbudowie z mieszanki kruszywa łamanego, podsypce piaskowej, geotkaniny wzmacniającej podłoże.

Nowe torowisko wbudowane zostanie w jezdnię z zastosowaniem szyn rowkowych, które zalane zostaną żywicą poliuretanową, stanowiącą izolację wibroakustyczną. Ponadto w ramach realizacji przedsięwzięcia wykonany zostanie drenaż torowiska z odprowadzeniem wody do kanalizacji deszczowej.

Na etapie realizacji inwestycji przewidywane są oddziaływania typowe dla prowadzenia robót budowlanych - uciążliwość dla powietrza atmosferycznego, klimatu akustycznego i środowiska wodno - gruntowego związana z transportem i pracą sprzętu budowlanego oraz wytwarzanie odpadów. Oddziaływanie na klimat akustyczny oraz na jakość powietrza atmosferycznego na etapie realizacji inwestycji będzie krótkotrwałe i zmienne a z chwilą zakończenia prac całkowicie ustąpi.

W czasie realizacji robót powstawały będą odpady głównie z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Podczas eksploatacji drogi, źródłem zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza będzie ruch pojazdów silnikowych. Z przeprowadzonych analiz i obliczeń wynika, iż zasięgi ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza związane z oddziaływaniem ul. Chodkiewicza będą mieścić się w obrębie linii rozgraniczających inwestycji (pas drogowy).

W wyniki przeprowadzonej analizy hałasu stwierdzono, że w godzinach dziennych i nocnych w rejonie istniejącej zabudowy mieszkaniowej przy planowanej przebudowie drogi ul. Chodkiewicza może występować hałas o poziomie przekraczającym wartość dopuszczalnego poziomu dźwięku w środowisku (65dB w dzień i 55 dB w nocy). Maksymalne wartości poziomu hałasu osiągną wartość 67 dB dla dnia oraz 60 dB dla nocy. Przyjmując wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w rejonie Uniwersytetu Kazimierza Wielkiego w dzień 55 dB nie zaobserwowano przekroczenia tych wartości.