

INWESTOR /ZAMAWIAJĄCY:



Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej

Siedziba w Bydgoszczy

ul. Toruńska 174a

85-844 Bydgoszcz

WYKONAWCA PROJEKTU:



Voessing Polska Sp z o.o.

61-859 Poznań, ul. Grobla 17/5

NAZWA ZADANIA:

**BUDOWA ULIC:
JASINIECKIEJ, TRYBOWSKIEGO I MATKI TERESY Z KALKUTY
NA TERENIE OSIEDLA ESKULAPA W BYDGOSZCZY**

KATEGORIA OBIEKTU:

IV
XXV
XXVI

ADRES OBIEKTU:

Województwo kujawsko - pomorskie: gmina Bydgoszcz

FAZA PROJEKTU:

PROJEKT BUDOWLANY

OPRACOWANIE:

**1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU
1.B. PISMA I UZGODNIENIA
TOM 4/13**

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

SPIS ZAWARTOŚCI:

Strona 5

NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK:

Strona 3

DATA:

30.11.2015

NR UMOWY:

107/IP/2014

EGZ.:

4

Działki przeznaczone pod inwestycję w całości w liniach rozgraniczenia:

Obręb 245: 5/1; 6/5
Obręb 246: 6/4; 6/8
Obręb 247: 1/23; 1/24; 1/26; 1/27; 1/28
Obręb 386: 36
Obręb 387: 44; 47; 49
Obręb 389: 1/1; 2/1; 2/2; 3/1; 4/34; 25/1; 27/3; 28/3; 29/3; 29/6; 30/1; 31/34; 31/35; 31/36;
31/40; 31/41; 32/1; 32/2; 32/5; 44; 46/1
Obręb 390: 2/7; 4/1; 5/1; 5/13; 6/11; 18; 50; 180/29; 180/30

Działki przeznaczone pod inwestycję przeznaczone do podziału:

Obręb 246: 6/5; 6/7
Obręb 247: 1/25; 4/2
Obręb 386: 34/2; 34/3
Obręb 387: 5/3; 32; 33
Obręb 389: 26/4; 26/6; 26/7; 29/5; 29/8; 29/12; 30/3; 30/4; 31/1; 31/2; 31/3; 31/4; 31/21; 43;
180/26; 180/27
Obręb 390: 1; 2/8; 2/9; 3; 4/2; 5/7; 10/1; 180/23; 180/25; 180/31; 180/32; 180/33; 180/34

URZĄD MIASTA
Bydgoszcz
Wydział Administracji Budowlanej

**Działki, na których ustanawia się ograniczone korzystanie dla realizacji inwestycji -
obowiązek przebudowy istniejących sieci uzbrojenia terenu:**

Obręb 247: 4/2
Obręb 384: 32/3; 32/5
Obręb 387: 31; 33
Obręb 389: 4/28; 26/4; 26/6; 26/7; 27/5; 27/13; 29/11; 43

SPIS ZAWARTOŚCI

SPIS DOKUMENTACJI – PROJEKT BUDOWLANY.....	6
DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH	7
ZAŁĄCZNIK NR 1 – CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA	15

URZĄD MIASTA
Bydgoszczy
Wydział Administracji Budowlanej

SPIS DOKUMENTACJI – PROJEKT BUDOWLANY

1. PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1.A. CZĘŚĆ TECHNICZNA – OPIS I RYSUNKI

1.B. PISMA I UZGODNIENIA

2. PROJEKT ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANY

2.1. BRANŻA DROGOWA:

– **PRZEBUDOWA I ROZBUDOWA UKŁADU DROGOWEGO**

2.2. BRANŻA SANITARNA:

– **BUDOWA I PRZEBUDOWA KANALIZACJI DESZCZOWEJ**
– **USUNIĘCIE KOLIZJI SIECI WODOCIĄGOWEJ**

2.3. BRANŻA SANITARNA:

– **PRZEBUDOWA SIECI CO**

2.4. BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA:

– **ZASILANIE I OSWIECENIE DROGOWE**

2.5. BRANŻA ELEKTROENERGETYCZNA:

– **USUNIĘCIE KOLIZJI ELEKTROENERGETYCZNYCH**

2.6. BRANŻA TELEKOMUNIKACYJNA:

– **USUNIECIE KOLIZJI TELETECHNICZNYCH**

2.7. BRANŻA ZIELEŃ:

– **INWENTARYZACJA I PROJEKT GOSPODARKI DRZEWOSTANEM**

2.8. BRANŻA ZIELEŃ:

– **PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA ZIELENI Z OKREŚLENIEM
LOKALIZACJI I ILOŚCI NASADZEŃ DRZEW I KRZEWÓW**

2.9. BRANŻA GEOLOGIA:

– **DOKUMENTACJA GEOTECHNICZNA**

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

PREZYDENT MIASTA BYDGOSZCZY
WGK.V.6220.65.2015.MCM

Poznań

02.11.2015 Bydgoszcz, dnia 27 października 2015r.

DECYZJA

O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

NR WGK / 983 / 2015

Na podstawie art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r., poz. 267 z późn. zm.), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2 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 2013r., poz. 1235 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.).

w związku z wnioskiem z dnia 1 lipca 2015r. Pana Andrzeja Sawoszczuka, pełnomocnika Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie ulic: Jasiniecka, Trybowskiego i Matki Teresy z Kalkuty na terenie Osiedla Eskulapa w Bydgoszczy

o r z e k a m

stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji polegającej na budowie ulic: Jasiniecka, Trybowskiego i Matki Teresy z Kalkuty na terenie Osiedla Eskulapa w Bydgoszczy

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka całego przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

W dniu 1 lipca 2015r. do Prezydenta Miasta Bydgoszczy wpłynął wniosek Pana Andrzeja Sawoszczuka, pełnomocnika Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na budowie ulic: Jasiniecka, Trybowskiego i Matki Teresy z Kalkuty na terenie Osiedla Eskulapa w Bydgoszczy.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

W trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ rozpatrzył wniosek w oparciu o następującą dokumentację:

- a) kartę informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 20 sierpnia 2015r.), 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 2013r., poz. 1235 z późn. zm.) zwanej dalej uoś.

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

7

- b) 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,
- c) opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z dnia 27 lipca 2015r. znak: NNZ.40.B.50.2015 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia,
- d) postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 23 września 2015r. znak: WOO.4240.422.2015.KŚ.3 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie zebranych dowodów w sprawie oraz art. 63 ust. 1 uoos, Prezydent Miasta Bydgoszczy stwierdził, że nie zachodzą przesłanki do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wydał postanowienie Nr WGK/160/2015 w dniu 30 września 2015r. stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Planowane zadanie zlokalizowane jest w rejonie osiedla Eskulapa, położonego w zachodniej części dzielnicy Fordon w Bydgoszczy.

Analizując wniosek stwierdzono, że przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich lub leśnych, obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

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

W ramach inwestycji planuje się budowę:

- ul. Jasienieckiej – odcinek od ul. Pod Skarpą do ul. Trybowskiego o długości ok. 320 m,
- ul. Trybowskiego – odcinek od ul. Jasienieckiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty o długości ok. 905 m,
- ul. Matki Teresy z Kalkuty o długości ok. 800 m.

Podstawowe parametry elementów komunikacyjnych:

1. Ulica Matki Teresy z Kalkuty:
 - a) kategoria administracyjna: gminna,
 - b) klasa drogi: Z,
 - c) prędkość projektowa: 50 km/h,
 - d) kategoria ruchu: KR,
 - e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
 - f) szerokość jezdni: 7,00 m,
 - g) szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
 - h) szerokość chodnika: 1,50 m,
 - i) szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m.
2. Ulica Trybowskiego:
 - a) kategoria administracyjna: gminna,
 - b) klasa drogi: L,
 - c) prędkość projektowa: 30 km/h,
 - d) kategoria ruchu: KR3,
 - e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
 - f) szerokość jezdni: 6,00 m,

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

- g) szerokość pasa ruchu: 3,00 m,
- h) chodnik obustronny – szerokość 2,00 m
- i) miejsca postojowe prostopadłe:
 - szerokość 2,30 m,
 - szerokość (dla niepełnosprawnych): 3,60 m,
 - długość 4,50 m.

3. Ulica Jasiniecka:

- a) kategoria administracyjna: gminna,
- b) klasa drogi: L,
- c) prędkość projektowa: 30 km/h,
- d) kategoria ruchu: KR3,
- e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
- f) szerokość jezdni: 6,00 m,
- g) szerokość pasa ruchu: 3,00 m,
- h) chodnik jednostronny – szerokość 2,00 m,
- i) szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m.

W ramach planowanego zadania zaprojektowano następujące typy skrzyżowań:

1. Rydgiera – Matki Teresy z Kalkuty:

Dla tego skrzyżowania zaproponowano typ małe rondo czterowylotowe o następujących parametrach:

- średnica zewnętrzna: $D_z = 32$ m,
- szerokość jezdni: $L = 5,5$ m,
- szerokość pierścienia: $L = 2,0$ m,
- szerokość wlotów: $L = 3,75$ m,
- szerokość wylotów: $L = 4,5$ m,
- promień na wlotach: $R = 10 - 12,0$ m,
- promień na wylotach: $R = 15,0$ m.

Na wszystkich wlotach ulic zaplanowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów

2. Pod Skarpą – Matki Teresy z Kalkuty:

Dla skrzyżowania zaproponowano typ małe rondo czterowylotowe o następujących parametrach:

- średnica zewnętrzna: $D_z = 32$ m,
- szerokość jezdni: $L = 5,5$ m,
- szerokość pierścienia: $L = 2,0$ m,
- szerokość wlotów: $L = 3,75$ m,
- szerokość wylotów: $L = 4,5$ m,
- promień na wlotach: $R = 10 - 12,0$ m,
- promień na wylotach: $R = 15,0$ m.

Na wszystkich wlotach ulic zaplanowano przejścia dla pieszych. Dodatkowo z pasa drogowego ulicy Matki Teresy z Kalkuty przewidziano włączenie ścieżki rowerowej na rondo.

3. Trybowskiego – Czerskiego

Budowa trzywlotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą

4. Trybowskiego – Majtkowskiego:

Budowa trzywlotowego zwykłego skrzyżowania

5. Trybowskiego – Kocerki

Budowa trzywlotowego zwykłego skrzyżowania

6. Trybowskiego – Polukarda

Budowa trzywlotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą

7. Jasiniecka – Pod Skarpą:

Budowa trzywlotowego zwykłego skrzyżowania

URZĄD MIASTA
 Bydgoszczy
 Wydział Administracji Budowlanej

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

9

W ramach przedmiotowego opracowania zaprojektowano również skrzyżowania ulic podlegające wariantowaniu:

1. Romanowskiej – Matki Teresy z Kalkuty:
W wariantcie 1 zaproponowano budowę skrzyżowania typu małe rondo trzywlotowe, natomiast wariant 2 przewiduje budowę skrzyżowania skanalizowanego trzywlotowego.
2. Trybowskiego – Matki Teresy z Kalkuty:
W wariantcie 1 zaproponowano budowę skrzyżowania typu małe rondo trzywlotowe, natomiast wariant 2 przewiduje budowę skrzyżowania skanalizowanego trzywlotowego.
3. Trybowskiego – Jasiniecka:
W wariantcie 1 zaproponowano budowę trzywlotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą, natomiast wariant 2 przewiduje budowę trzywlotowego skrzyżowania typu mini rondo.
4. Jasiniecka – Sybiraków:
W wariantcie 1 zaproponowano budowę trzywlotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą, natomiast wariant 2 przewiduje budowę trzywlotowego skrzyżowania typu mini rondo.

W ciągu projektowanych ulic planowane jest uruchomienie komunikacji publicznej. Przewidywany przebieg linii autobusowej to Matki Teresy z Kalkuty (w stronę osiedla) – Pod Skarpą – Jasiniecka – Trybowskiego – Matki Teresy z Kalkuty (w stronę miasta).

W celu obsługi pasażerów zaprojektowano następujące elementy:

- a) zatoki autobusowe
 - na ulicy Matki Teresy z Kalkuty przy skrzyżowaniu z ulicą Romanowskiej w kierunku osiedla (w kierunku do miasta wykorzystanie zatoki istniejącej),
 - na ulicy Matki Teresy z Kalkuty przy skrzyżowaniu z ulicą Rydygiera w obu kierunkach,
- b) perony w ciągu chodnika
 - na ulicy Jasinieckiej przy skrzyżowaniu z ulicą Pod Skarpą w kierunku do ulicy Trybowskiego,
 - na ulicy Trybowskiego przy skrzyżowaniu z ulicą Jasiniecką w kierunku do ulicy Matki Teresy z Kalkuty,
 - na ulicy Trybowskiego pomiędzy skrzyżowaniami z ulicami Kocerki oraz Majtkowskiego w kierunku do ulicy Matki Teresy z Kalkuty.

W ciągu ulicy Matki Teresy z Kalkuty na odcinku od ul. Roentgena do ulicy Pod Skarpą zaplanowano wykonanie dwukierunkowej ścieżki rowerowej. Ścieżkę zlokalizowano w pasie drogowym równoległe do krawędzi drogi oddzieloną pasem zieleni. W początkowym zakresie dowiązana została ona do realizowanej w zadaniu związanym z budową linii tramwajowej do Fordonu. Na poszczególnych skrzyżowaniach niezależnie od wariantu geometrycznego zaprojektowano przejazdy w poprzek wlotów podporządkowanych oraz przejazdy przez ulicę Matki Teresy z Kalkuty. Zjazd ze ścieżki na jezdnie planowano w układzie typowych rozwiązań w sąsiedztwie wlotów na skrzyżowaniach. Jedynie na skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty z ulicą Pod Skarpą zaprojektowano podłączenie ścieżki rowerowej bezpośrednio do jezdni na rondzie.

W ciągu wszystkich ulic objętych zakresem przedmiotowego opracowania zaplanowano wybudowanie ciągów dla pieszych. Na terenach niezurbanizowanych wzdłuż ulic przewidziano wykonanie chodnika po jednej stronie, natomiast na obszarach zagospodarowanych przez budownictwo wielorodzinne chodniki po obu stronach ulic.

W ulicy Trybowskiego zostaną wybudowane w pasie drogowym po stronie południowej 90 równoległych stanowisk postojowych.

W ramach inwestycji powstanie również:

- sieć gazowa (nie obejmuje gazociągów o ciśnieniu większym niż 0,5 MPa),
- sieć ciepłownicza (osiedlowa sieć ciepłownicza i przyłącza do budynków o długości ok. 26 m),
- sieć wodociągowa (przebudowa sieci o średnicy $d = 150$ mm na odcinku ok. 8 m i sieci o średnicy $d = 180$ mm na odcinku ok. 19 m),

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

- sieci kanalizacyjne (budowa kanalizacji deszczowej w pasie drogowym o długości ok. 3 km).

W czasie prac terenowych przeprowadzono bezpośrednie obserwacje poziomu występowania wody gruntowej. Stwierdzono występowanie czwartorzędowego poziomu wodonośnego posiadającego swobodne zwierciadło wody jedynie w jednym otworze badawczym na poziomie 3,67 m p.p.t., tj. na rzędnej 50,11 m n.p.m. W pozostałych otworach występowało ono poniżej poziomu penetracji.

Planowane do budowy ulice odwadniane będą do istniejącej miejskiej kanalizacji deszczowej na warunkach określonych przez właściwego gestora sieci.

Na czas robót związanych z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się sanitariaty przenośne typu TOI – TOI lub odprowadzenie ścieków bytowych do istniejącej kanalizacji sanitarnej i dalej do oczyszczalni ścieków. Dla ochrony wód powierzchniowych w trakcie prac budowlanych przewiduje się rygorystyczne przestrzeganie reżimów technologicznych oraz stosowanie sprawnego technicznie sprzętu i wysokiej jakości materiałów budowlanych.

Podstawowym rozwiązaniem mającym na celu ochronę wód podziemnych na etapie użytkowania ulic będzie wykonanie i właściwa eksploatacja urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych spływających z pasa drogowego do sieci miejskiej kanalizacji deszczowej. Polegać ona będzie przede wszystkim na bieżącym usuwaniu zanieczyszczeń z wpustów ulicznych i osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej. Zapobiegnie to spływowi nadmiaru wód na nieutwardzone pobocza gruntowe i ewentualnej infiltracji zanieczyszczeń do gruntu oraz wód podziemnych.

W związku z charakterem zamierzenia, w czasie realizacji inwestycji będzie wykorzystywany ciężki sprzęt oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączenia silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, jednakże uciążliwości te mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. Prace należy przewidzieć w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰.

Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2013r., poz. 21 ze zm.).

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować, jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

W związku z charakterem zamierzenia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. Wzmocnienie konstrukcji drogi zwiększy płynność ruchu, w związku z czym generalnie zmniejszy się poziom hałasu, nastąpi również poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Zadanie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oznaczonym europejskim kodem PLRW20000292999 – Brda od Zbiornika Smukała do ujścia, należącej do scalonej części wód o kodzie DW0801, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły oraz w obszarze jednolitej części wód podziemnych PLGW240044. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011r., nr 49, poz. 549).

Inwestycja będzie realizowana na nieznaczącej powierzchni w granicach, gdzie obowiązują uwarunkowania określone uchwałą nr X/255/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Z 2015r., poz. 2576) oraz Rozporządzeniem Nr 20/2005 Wojewody Kujawsko – Pomorskiego z dnia 8 września 2005r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 108, poz. 1874, ze zm.)

Jednocześnie, zgodnie z art. 17 i 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013r., poz. 627 ze zm.), zakazy i uwarunkowania obowiązujące na obszarze chronionego krajobrazu i parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Planowane do budowy ulice, w szczególności na odcinkach skrzyżowań, wymagać będą wykonania stosunkowo dużego zakresu prac ziemnych i rozbiórkowych zmieniających sposób użytkowania terenu. Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością wycinki drzew i krzewów, głównie sosny, w wieku ok. 20 lat. Młode osobniki (do 10 lat) będą przesadzone w nowe miejsca planowane do zagospodarowania zielenią. W obrębie zadrzewień nie stwierdzono występowania drzew dziuplastych oraz siedlisk lęgowych ptaków, czy chronionych porostów.

W ramach działań minimalizujących wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze wskazano m.in., że:

- wycinka drzew oraz przygotowanie prac związanych z usuwaniem roślinności na terenach nieużytkowanych będzie przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków, który przypada od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności prowadzenia prac w okresie lęgowym ptaków, realizacja robót będzie przeprowadzona po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków na terenie inwestycji.
- pnie drzew w sąsiedztwie prac zostaną zabezpieczone przed otarciem (deszczulkowanie, osłonięcie matami),
- planowane jest ręczne wykonywanie prac ziemnych w obrysie korzeni,
- wykluczono możliwość magazynowania materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach,
- planuje się zabezpieczanie wykopów przed wkraczaniem drobnych zwierząt i płazów, poprzez ich grodzenie siatkami,
- planuje się wykonać nasadzenia zastępcze na terenie planowanym do zagospodarowania zielenią.

Jednocześnie, w przypadku stwierdzenia gatunków chronionych i ich siedlisk Inwestor zobowiązany jest uzyskać stosowne zezwolenie na podejmowanie działań zakazanych względem gatunków chronionych, zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę ulic, gdzie układ drogowy stanowić będzie jedna jezdnia o szerokości 6,0 – 7,0 m, chodnik jednostronny o szerokości do 1,5 m, zjazdy do działek w granicach pasa. Zakłada się budowę infrastruktury drogowej i towarzyszącej (oświetlenie uliczne, kanalizacja deszczowa z systemem odwodnienia, infrastruktura przystankowa). Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmienia się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie terenu.

W rejonie planowanego zamierzenia, szczególnie w punktach stycznych, na chwilę obecną nie są planowane żadne budowy, przebudowy, rozbudowy czy remonty układu drogowego mogące mieć wpływ na kumulowanie się oddziaływań.

Planowana rozbudowa ulic Rydygiera i Ciszewskiego odbywać się będzie w innym horyzoncie czasowym.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych inwestycji na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w

Znak sprawy: WSK.V.6220.63.2015.MCM
Decyzja: Nr WGA/153/5.2015

Strona 6 z 6

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową dróg a innymi planowanymi inwestycjami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, a z drugiej ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowych drogach, uznano ten fakt za nieznaczący.

Skala, zakres oraz lokalizacja przedsięwzięcia w środkowej części Polski, wyklucza ryzyko wystąpienia oddziaływania transgranicznego.

Zgodnie z art. 49 i 61 § 4 kpa Prezydent Miasta Bydgoszczy, obwieszczeniem z dnia 10 lipca 2015r., znak: WGK.V.6220.85.2015.MCM, powiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego, możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz złożenia ewentualnych uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie, a także wystąpieniu do organów uzgadniających. Natomiast obwieszczeniem z dnia 30 września 2015r. znak: WGK.V.6220.85.2015.MCM zgodnie z art. 10 i 49 kpa poinformowano również strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem przedmiotowej decyzji. Żadna ze stron nie wniosła uwag.

Na podstawie art. 84 ust. 1 i 2 uoos, w przedmiotowej decyzji stwierdza się brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 85 ust. 1 pkt 2 uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, niezależnie od wymagań wynikających z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach uwzględnionych przy stwierdzaniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na podstawie art. 63 ust. 1 uoos.

Organem, właściwym do wydania niniejszej decyzji jest prezydent miasta zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 uoos.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

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



Załącznik:

Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Sawoszczuk - prezydent ZDMKP w Bydgoszczy
VOESSING POLSKA Sp. z o.o.
ul. Grobla 17-5
61-859 Poznań

2. Strony postępowania obwieszczeniem z dnia 27 października 2015r.
3. A/a

URZĄD MIASTA BYDGOSZCZY
Wydział Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska
ul. Jezuitów 4a, 85-102 Bydgoszcz (15)

DECYZJA OSTATECZNA

DNIA 20.11.2015r.

Strona 7 z 8

Znak sprawy: WGK.V.6220.85.2015.MCM
Decyzja Nr WGK.V.133/2015

REFERENT
Jadga Malewicz

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

13

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. T. Kosciuszki 27, 85-070 Bydgoszcz
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Dworcowa 51, 85-009 Bydgoszcz
3. Wydział Administracji Budowlanej w mieście

Zgodnie z ust. 45 przepisu 1 załącznika do ustawy z dnia 15 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r. poz. 1202 z późn. zm.) pobrano opłatę skarbową w wysokości 205 zł (słownie: dwieście pięć złotych) na konto Wydziału Podatków i Opłat Lokalnych Urzędu Miasta Bydgoszczy nr 52 1240 6950 3892 1000 0000 0000.

mgr PKCZYŃSKI ŁUKASZ
Wojciech Zawadzki
Szef Wydziału Gospodarki
Komunikacji i Transportu

Znak sprawy: WSK.V.6120.65.2015.MCM
Data: 30.11.2015

Strona 8 z 8

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

Załącznik NR 1 – CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Załącznik Nr 1
do decyzji z dnia 27 października 2015 r.
znak: WGK.V.6220.85.2015.MCM

Charakterystyka przedsięwzięcia:

W ramach inwestycji planuje się budowę:

- ul. Jasienieckiej – odcinek od ul. Pod Skarpą do ul. Trybowskiego o długości ok. 320 m,
- ul. Trybowskiego – odcinek od ul. Jasienieckiej do ul. Matki Teresy z Kalkuty o długości ok. 905 m,
- ul. Matki Teresy z Kalkuty o długości ok. 800 m.

Podstawowe parametry elementów komunikacyjnych:

1. Ulica Matki Teresy z Kalkuty
 - a) kategoria administracyjna: gminna,
 - b) klasa drogi: Z,
 - c) prędkość projektowa: 50 km/h,
 - d) kategoria ruchu: KR,
 - e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
 - f) szerokość jezdni: 7,00 m,
 - g) szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
 - h) szerokość chodnika: 1,50 m,
 - i) szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m.
2. Ulica Trybowskiego:
 - a) kategoria administracyjna: gminna,
 - b) klasa drogi: L,
 - c) prędkość projektowa: 30 km/h,
 - d) kategoria ruchu: KR3,
 - e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
 - f) szerokość jezdni: 6,00 m,
 - g) szerokość pasa ruchu: 3,00 m,
 - h) chodnik obustronny – szerokość 2,00 m,
 - i) miejsca postojowe prostopadłe:
 - szerokość 2,30 m,
 - szerokość (dla niepełnosprawnych): 3,60 m,
 - długość 4,50 m.
3. Ulica Jasieniecka:
 - a) kategoria administracyjna: gminna,
 - b) klasa drogi: L,
 - c) prędkość projektowa: 30 km/h,
 - d) kategoria ruchu: KR3,
 - e) przekrój jednojezdniowy: 1x2,
 - f) szerokość jezdni: 6,00 m,
 - g) szerokość pasa ruchu: 3,00 m,
 - h) chodnik jednostronny – szerokość 2,00 m,
 - i) szerokość ścieżki rowerowej: 2,00 m.

W ramach planowanego zadania zaprojektowano następujące typy skrzyżowań:

1. Rydgiera – Matki Teresy z Kalkuty:
Dla tego skrzyżowania zaproponowano typ małe rondo czterowylotowe.
Na wszystkich wlotach ulic zaplanowano przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerów.
2. Pod Skarpą – Matki Teresy z Kalkuty:

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA
Znak sprawy: WGK.V.6220.85.2015.MCM

Strona 1 z 2

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.

15

Dla skrzyżowania zaproponowano typ małe rondo czterowłotowe

Na wszystkich wlotach ulic zaplanowano przejścia dla pieszych. Dodatkowo z pasa drogowego ulicy Matki Teresy z Kalkuty przewidziano włączenie ścieżki rowerowej na rondo.

3. Trybowskiego – Czerskiego
Budowa trzywłotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą
4. Trybowskiego – Majtkowskiego
Budowa trzywłotowego zwykłego skrzyżowania
5. Trybowskiego – Kocerk:
Budowa trzywłotowego zwykłego skrzyżowania
6. Trybowskiego – Polukarda:
Budowa trzywłotowego zwykłego skrzyżowania z wyniesioną tarczą
7. Jasiniecka – Pod Skarpą
Budowa trzywłotowego zwykłego skrzyżowania

W ramach przedmiotowego opracowania zaprojektowano również skrzyżowania ulic podlegające wariantowaniu:

1. Romanowskiej – Matki Teresy z Kalkuty;
2. Trybowskiego – Matki Teresy z Kalkuty;
3. Trybowskiego – Jasiniecka;
4. Jasiniecka – Sybiraków.

W ciągu projektowanych ulic planowane jest uruchomienie komunikacji publicznej. Przewidywany przebieg linii autobusowej to Matki Teresy z Kalkuty (w stronę osiedla) – Pod Skarpą – Jasiniecka – Trybowskiego – Matki Teresy z Kalkuty (w stronę miasta).

W celu obsługi pasażerów zaprojektowano zatoki autobusowe oraz perony w ciągu chodnika.

W ciągu ulicy Matki Teresy z Kalkuty na odcinku od ul. Roentgena do ulicy Pod Skarpą zaplanowano wykonanie dwukierunkowej ścieżki rowerowej.

W ciągu wszystkich ulic objętych zakresem przedmiotowego opracowania zaplanowano wybudowanie ciągów dla pieszych. W ulicy Trybowskiego zostaną wybudowane w pasie drogowym po stronie południowej 90 równoległych stanowisk postojowych.

W ramach inwestycji powstanie również:

- sieć gazowa (nie obejmuje gazociągów o ciśnieniu większym niż 0,5 MPa),
- sieć ciepłownicza (osiedlowa sieć ciepłownicza i przyłącza do budynków o długości ok. 26 m),
- sieć wodociągowa (przebudowa sieci o średnicy $d = 150$ mm na odcinku ok. 8 m i sieci o średnicy $d = 180$ mm na odcinku ok. 19 m),
- sieci kanalizacyjne (budowa kanalizacji deszczowej w pasie drogowym o długości ok. 3 km).

z up. PRZYZYDENTA MIASTA
Andrzej Sawoszczuk
dyrektor Wydziału Gospodarki
miejscowej i Ochrony Środowiska

Za zgodność z oryginałem

Andrzej Sawoszczuk

30.11.2015r.