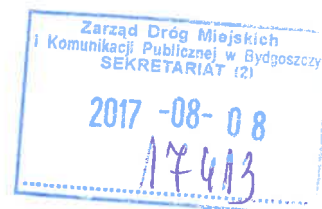


NF/IP/TS



Bydgoszcz, dnia 08 sierpnia 2017 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY



WOO.4207.62.2017.ADS.9

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2a 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. z 2017 r., poz. 1405 j.t.), zwanej dalej w skrócie uouioś, w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 j.t.), zwanej dalej w skrócie Kpa, a także § 3 ust. 1 pkt 34 i 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 24 marca 2017 r. (wpływ: 29 marca 2017 r.), złożonego przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Tomasza Małkowskiego, z WYG International Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie, Biuro w Krakowie,

- I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej”, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a uouioś wskazuję:
 1. Obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:
 - a) wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności rozpoczęcia prac w okresie lęgowym, wyłącznie po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku ptasich lęgów;



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 50-65-666, fax: 52 50-65-667, kancelaria.bydgoszcz@rdos.gov.pl, bydgoszcz.rdos.gov.pl

- b) w czasie wycinki (niezależnie od terminu jej prowadzenia), zapewnić nadzór przyrodniczy w zakresie entomologicznym, ornitologicznym oraz chiropterologicznym, w celu kontroli pod kątem obecności siedlisk nietoperzy i bezkręgowców (drzewa) oraz ptaków (drzewa i krzewy). W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, wstrzymać wycinkę oraz podjąć określone przez ww. nadzór działania;
- c) prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzonych w sąsiedztwie drzew lub krzewów niepodlegających wycinie, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając je przed:
- uszkodzeniami mechanicznymi pni, poprzez zastosowanie tymczasowych osłon, np. z tkaniny jutowej, desek połączonych drutem, grubych mat z trzciny lub słomy,
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzenie terenu ich występowania,
 - przesuszeniem odkrytych korzeni, poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum czasu otwarcia wykopów oraz zastosowanie zabezpieczeń ograniczających transpirację, np. okrywanie odkrytych korzeni matami słomianymi polewanymi wodą w okresach suszy lub wysokich temperatur,
 - osłabieniem kondycji drzew, poprzez niepodnoszenie poziomu terenu w zasięgu strefy korzeniowej drzew, tj. w zasięgu rzutu koron,
 - mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych, poprzez ręczne prowadzenie robót w strefie brył korzeniowych w obrębie rzutu korony, bądź stosowanie metod bezwykopowych,
 - mechanicznym uszkodzeniem gałęzi, np. poprzez podwiązywanie gałęzi kolidujących z pracą pojazdów i maszyn wykorzystywanych w trakcie robót budowlanych;
- d) nie organizować w pobliżu drzew: baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac, zachowując wolną strefę wokół nich, równą co najmniej obrysowi koron drzew;
- e) w obrębie zieleńców przewidzianych do założenia w ramach przebudowy układu torowo – drogowego, wykonać nasadzenia zastępcze

za usunięte drzewa i krzewy, w ilości minimalnej 20 sztuk drzew i 520 m² krzewów;

- f) w ramach nasadzeń krzewów przewidzieć na powierzchni około 100 m² wykonanie kępy wysokich zakrzewień, o swobodnym wzroście do 2 m wysokości, pełniące funkcję siedliska gniazdowania ptaków;
- g) nasadzenia zastępcze przeprowadzić w okresie podwyższonej wilgotności powietrza i gruntu, przyjmując za optymalny termin okres jesienny lub wczesnowiosenny;
- h) w ciągu 3 lat od zakończenia inwestycji, kontrolować stan nasadzeń, w szczególności ich żywotność, a następnie, w razie konieczności, prowadzić nasadzenia uzupełniające;
- i) na etapie wykonywania prac ziemnych, prowadzić systematyczną (každorazowo przed rozpoczęciem prac w obrębie wykopów) kontrolę przestrzeni wykopów pod kątem uwięzienia zwierząt, a w razie potrzeby podejmować odłów zwierząt i zapewnić przeniesienie osobników do siedlisk bezpiecznego bytowania poza zasięgiem prowadzonych prac.

UZASADNIENIE

W dniu 29 marca 2017 r. został złożony wniosek, bez sygnatury, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika Pana Tomasza Małkowskiego, z WYG International Sp. z o.o., z siedzibą w Warszawie, Biuro w Krakowie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej”.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej kip), uzupełnioną wyjaśnieniami z dnia 14 czerwca i 17 lipca 2017 r. ustalono, że jest to zamierzenie nie oddziałujące znacząco na środowisko, wymienione w:

- a) § 3 ust. 1 pkt 34: instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków,
- b) § 3 ust. 1 pkt 61: linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów.

Zamierzenie usytuowane jest częściowo w terenie objętym ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- a) Łęgnowo – Park Technologiczny w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr LIV/1093/05 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 28 września 2005 r.,
- b) Kapuściska – Chemiczna w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XII/113/11 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 25 maja 2011 r.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę jego oddziaływania.

Obszar objęty inwestycją położony jest w centralnej Polsce, w województwie kujawsko - pomorskim, w południowo - wschodniej części miasta Bydgoszcz, w rejonie osiedla Kapuściska i obejmuje ul. Wojska Polskiego, na odcinku od ul. Łukaszewicza do ul. Chemicznej, łącznie z przebudową pętli tramwajowej i skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Chemiczną.

W większości środowisko przyrodnicze w bezpośrednim rejonie planowanej inwestycji, z uwagi obecność zabudowy infrastrukturalnej trasy drogowo - tramwajowej, podlegało przekształceniu, a szata roślinna w tych obszarach zdecydowanie odbiega od potencjalnego stanu naturalnego. Niemniej jednak w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane są także tereny prezentujące stosunkowo wysokie wartości przyrodnicze, gdzie szata roślinna nawiązuje do potencjalnych zbiorowisk naturalnych. W odniesieniu do występowania na danym terenie gatunków ptaków, stwierdzono obecność siedlisk lęgowych gołębia sierpówki oraz cierniówki.

Na etapie budowy podstawowym źródłem emisji substancji, będzie praca urządzeń i maszyn wykorzystywanych przy poszczególnych robotach (koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe, mobilne agregaty prądotwórcze, mobilne sprężarki i inne). Na etapie eksploatacji będzie występowała emisja hałasu, związana z eksploatacją taboru tramwajowego.

Nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska, mogą być związane z wystąpieniem sytuacji awaryjnej, jednak analizowana inwestycja została zaprojektowana w sposób wykluczający powstawanie czynników mogących być przyczyną katastrofy budowlanej takich jak wad projektowych, konstrukcyjnych i technologicznych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia wyróżnia się następujące etapy, będące źródłem wytwarzania odpadów:

- roboty ziemne,
- roboty budowlane,
- przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej,
- budowa innych elementów wyposażenia.

Wszystkie materiały budowlane wykorzystywane podczas budowy tej inwestycji stanowią substancje o małym potencjale zagrożeń.

Zamierzenie położone jest poza obszarami wodno – błotnymi oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Znajduje się również poza strefami ochronnymi ujęć. Inwestycja będzie usytuowana poza obszarami: wybrzeży, górskich, leśnych, ochrony uzdrowiskowej, a także obszarach, na których standardy jakości zostały przekroczone w zakresie poziomu hałasu drogowego. Ponadto, przedsięwzięcie nie pozostaje w strefie bezpośredniego oddziaływania na obiekty zabytkowe wpisane do rejestrów zabytków i ewidencji zabytków oraz obszary ochrony konserwatorskiej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych PLRW200020292999 - Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia, której celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, a także w obszarze jednolitej części wód podziemnych PLGW200044, o dobrym stanie jakościowym i ilościowym.

Zakres inwestycji obejmuje przebudowę dwutorowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Wojska Polskiego, a także rozbudowę pętli tramwajowej wraz z przebudową infrastruktury drogowej i towarzyszącej, takiej jak:

- a) oświetlenie uliczne;
- b) sieć trakcyjna;
- c) kanalizacja deszczowa wraz z systemem odwodnienia;
- d) infrastruktura przystankowa;
- e) ciągi pieszo – rowerowe;
- f) chodniki;
- g) kanały technologiczne sieci uzbrojenia podziemnego;
- h) infrastruktura naziemna i podziemna;
- i) sieć ciepłownicza magistralna.

W ramach zadania przewidziano:

- a) przebudowę dwutorowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Wojska Polskiego na odcinku od ul. Łukasiewicza do ul. Chemicznej;
- b) przebudowę pętli tramwajowej zlokalizowanej w rejonie skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Chemiczną;
- c) przebudowę układu drogowego - skrzyżowania ulic Wojska Polskiego i Chemicznej;
- d) przebudowę infrastruktury przystankowej;
- e) wymianę i budowę sieci trakcyjnej;
- f) budowę ciągów pieszo – rowerowych oraz ciągów pieszych;
- g) przebudowę istniejącej infrastruktury przystankowej autobusowej oraz tramwajowej, w formie pozwalającej na osiągnięcie charakteru „węzła przesiadkowego”;
- h) budowę stanowisk postojowych dla autobusów komunikacji miejskiej, zlokalizowanych w obrębie pętli tramwajowej;
- i) przebudowę skrzyżowania ulic Wojska Polskiego i Krzysztofa Kamila Baczyńskiego, w zakresie dostosowania organizacji ruchu do geometrii układu drogowego w przedmiotowym rejonie oraz zwiększenia bezpieczeństwa i uspokojenia ruchu;
- j) przebudowę układu odwodnienia;
- k) przebudowę sieci ciepłowniczych magistralnych na odcinku przekroczenia poprzecznego drogi zabezpieczenie i przebudowę wszystkich kolizji z urządzeniami obcymi – sieci uzbrojenia terenu i inne;
- l) wyburzenia obiektów kubaturowych kolidujących z przebiegiem inwestycji.

Zadanie związane jest również z budową oraz przebudową istniejącej kanalizacji deszczowej, mającej za zadanie odwodnienie projektowanego układu torowo - drogowego, a także odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych do odbiorników.

Długość torowiska przeznaczonego do przebudowy wynosi około 1120 mtp, w tym torowisko zabudowane około 90 mtp (w obrębie skrzyżowań z układem drogowym oraz przejść dla pieszych), na pozostałych odcinkach, jako tor klasyczny.

Projektowana długość torowiska na pętli tramwajowej wynosi około 635 mtp, w tym torowisko zabudowane około 125 mtp (w obrębie skrzyżowań z układem drogowym oraz przejść dla pieszych), na pozostałych odcinkach, jako tor klasyczny.

Na całej długości trasy oraz na pętli przewidziano zastosowanie elementów tłumiących wibrację i hałas:

- dla torowiska klasycznego w postaci mat wibroizolacyjnych podtłuczniowych,

- dla torowiska bezpodsypkowego w postaci mat wibroizolacyjnych dla systemów masy odsprężynowanej.

Ponadto, w celu ograniczenia hałasu oraz wydłużenia żywotności eksploatacyjnej szyn planuje się montaż smarownic na zakrętach w rejonie pętli tramwajowej.

W ramach sporządzania karty informacyjnej przedsięwzięcia, przeanalizowano możliwość realizacji zamierzenia, w trzech wariantach inwestycyjnych, uwzględniających przebudowę torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Wojska Polskiego, pętli tramwajowej oraz układu drogowego na skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Chemicznej.

Proponowana geometria przebudowy skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Chemiczną uwzględniała budowę:

- ronda jednopasowego „małe rondo”;
- ronda jednopasowego z dodatkową, zewnętrzną, bezkolizyjną jezdnią na kierunku zachód – wschód;
- budowę ronda typu „turbinowe”, opartego na geometrii „małego ronda”, zapewniającego segregację ruchu na wlotach i wylotach.

Spośród przedstawionych propozycji, do dalszych analiz wyłoniono dwa warianty obejmujące:

- Wariant W1: przebudowa skrzyżowania ul. Wojska Polskiego i ul. Chemicznej w formie ronda jednopasowego „małe rondo”, przebudowa pętli tramwajowej z uwzględnieniem 3 torów w obrębie pętli,
- Wariant W2: przebudowa skrzyżowania ul. Wojska Polskiego i Chemicznej w formie ronda jednopasowego „małe rondo”, z dodatkową jezdnią „bajpas”, zlokalizowaną po stronie południowej ronda, przebudowa pętli tramwajowej, z uwzględnieniem dwóch torów w obrębie pętli.

Oba proponowane warianty inwestycyjne uwzględniają dodatkowo:

- przebudowę torowiska tramwajowego w ciągu ul. Wojska Polskiego,
- budowę stanowisk postojowych dla autobusów komunikacji miejskiej wewnątrz pętli,
- korektę rozwiązań organizacji ruchu na skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Krzysztofa Kamila Baczyńskiego.

Do realizacji Inwestor wybrał wariant W1.

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. z 2014 r. poz. 112 j.t.). Tereny chronione akustycznie w sąsiedztwie inwestycji

to tereny: związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, mieszkaniowo – usługowe oraz rekreacyjno - wypoczynkowe.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu), będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00- 22:00. Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Odpady powstałe w czasie budowy będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych i oznakowanych do tego celu miejscach. Miejsce magazynowania odpadów będzie posiadało szczelne, nieprzepuszczalne podłoże i będzie zabezpieczone przed dostępem osób postronnych oraz oznakowane tablicami informacyjnymi. Powstające w wyniku prac odpady, zwłaszcza niebezpieczne gromadzone będą w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym i ogrodzonym miejscu (tj. zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych), zadaszonym o utwardzonym podłożu (np. z pomocą płyt betonowych) i/lub uszczelnionych (np. za pomocą geomembrany), bądź na terenach już odpowiednio zabezpieczonych. Gromadzone odpady będą na bieżąco wywożone w celu odzysku lub unieszkodliwienia przez wyspecjalizowane jednostki, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Po zakończeniu prac budowlanych teren budowy zostanie uporządkowany, a odpady zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenie na gospodarowanie tego rodzaju odpadami. Transport odpadów zapewnią odbiorcy z zachowaniem obowiązujących przepisów.

Miejsce tymczasowego magazynowania odpadów będzie zlokalizowane w jak najbliższej odległości od terenu inwestycji, aby stworzyć dogodne warunki do transportu odpadów, obniżyć koszty inwestycji oraz ograniczyć zagrożenia środowiskowe (uciążliwość pylenia w czasie transportu).

Wszelkie czynności i prace zorganizowane będą tak, aby zapewnić sprawne i bezpieczne usuwanie, magazynowanie i gospodarowanie odpadami.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie

w odpowiednim miejscu, z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych lub na terenie posiadającym uszczelnioną powierzchnię. Ponadto, zostanie zabezpieczone przed dostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu poprzez m.in. wyposażenie go w sorbenty.

Źródłami hałasu w rejonie inwestycji jest ruch drogowy oraz tramwajowy. Z analizy mapy akustycznej miasta Bydgoszczy wynika, że w analizowanym rejonie nie występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu powodowane przez ruch tramwajowy oraz drogowy.

Planowana inwestycja ma charakter modernizacyjny i usytuowana jest we fragmencie istniejącego układu drogowo - tramwajowego. Zadanie nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu – niż to ma miejsce obecnie. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie układu komunikacyjnego do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu.

Wyniki obliczeń, przeprowadzonych w ramach analizy akustycznej wykazują, że po przebudowie układu komunikacyjnego, hałas emitowany przez ruch tramwajowy i drogowy w większości obszaru nie będzie źródłem przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Tylko w jednym punkcie obliczeniowym zlokalizowanym na granicy terenu mieszkaniowo – usługowego odnotowano niewielkie przekroczenia wynoszące 0,5 dB dla prognozy na rok 2020. Głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy. Wkład hałasu szynowego w ogólny klimat akustyczny zarówno dla pory dnia, jak i nocy jest niewielki.

Na tym etapie procesu inwestycyjnego nie proponuje się dodatkowych środków ochrony przed hałasem w zakresie układu drogowego. Niemniej jednak Zarządca zobowiązany jest do przeprowadzenia pomiarów poziomów hałasu po realizacji inwestycji, w myśl art. 175 ust. 3 i 4 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 t.j.) i w przypadku stwierdzenia wystąpienia przekroczeń standardów jakości środowiska, do wykonania odpowiednich czynności zabezpieczających środowisko.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. 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

przedmiotowej trasy wyznaczono poprzez określenie 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 wpłynie na pogorszenie stanu jakości powietrza.

Inwestycja realizowana będzie poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Przewidywany zakres planowanych prac wiąże się z koniecznością:

- wycinki 20 drzew i 520 m² krzewów;
- zniszczenia siedlisk lęgowych gołębia sierpówki oraz cierniówki;
- zniszczenia potencjalnych siedlisk lęgowych ptaków.

W zasięgu oddziaływania, na podstawie wyników badań terenowych, nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin, porostów, grzybów, ani zwierząt, z wyłączeniem ptaków. Jednocześnie potwierdzono obecność pojedynczych dziupli stanowiących potencjalne siedlisko lęgowe ptaków, które w trakcie obserwacji nie było zasiedlone.

Potencjalnym siedliskiem dogodnym dla występowania jeża (*Erinaceus roumanicus*) są zadrzewienia i zakrzewienia występujące w otoczeniu przedsięwzięcia. W trakcie prac terenowych nie stwierdzono obecności jeża. W związku z powyższym oraz uwzględniając zakres i lokalizację analizowanego przedsięwzięcia ustalono, że jego realizacja nie przyczyni się do niszczenia lub pogorszenia stanu zachowania miejsc potencjalnie zasiedlonych przez jeża.

Realizacja projektu nie naruszy dotychczasowych walorów krajobrazu, bowiem dotyczy istniejącej linii tramwajowej, której infrastruktura na trwałe wpisuje się w otoczenie.

Zgodnie z przedłożoną i uzupełnioną dokumentacją realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością wycinki drzew (około 20 sztuk) i około 520 m² zakrzewień, stanowiących siedlisko populacji lęgowej cierniówki.

W związku z niszczeniem siedlisk lęgowych ptaków zaplanowano wykonanie siedlisk zastępczych w postaci kępy zakrzewień o powierzchni około 100 m².

Jednocześnie, w związku z brakiem rzeczywistego zagrożenia niszczenia siedlisk lęgowych dziuplaków nie uznano za zasadne wykonanie skrzynek lęgowych, zaproponowanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Zgodnie z wynikami badań terenowych w obrębie usuwanego drzewostanu nie potwierdzono obecności siedlisk bytowania pachnicy dębowej oraz chronionych gatunków porostów.

Dla zrekompensowania usuniętych drzew i krzewów projekt przewiduje wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości minimum 20 sztuk drzew oraz około 520 m² zakrzewień, w tym kępy swobodnie rosnących krzewów o powierzchni 100 m².

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia gatunków chronionych zwierząt związanych z usuwanymi drzewami i krzewami, w tym populacji lęgowych ptaków przyjęto że wycinkę drzew i krzewów wykona się poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia pod nadzorem ornitologicznym. Jednocześnie dopuszczono możliwość prowadzenia wycinki w okresie lęgowym ptaków po potwierdzeniu braku aktywnych lęgów lub zasiedlenia drzew przez chronione gatunki owadów i nietoperzy.

W buforze prowadzonych obserwacji brak jest siedlisk rozrodu płazów i gadów lub miejsc występowania masowej migracji.

Mając na względzie fakt, że w rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji (w fazie jej realizacji) mogą występować drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie podczas prowadzenia prac, wskazano konieczność ich zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem. Uwzględniając różnorodność warunków terenowych oraz różnego typu rozwiązania techniczne w zakresie zabezpieczenia drzew, wskazano propozycje możliwych rozwiązań. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, gałęzi korony ale również bryłę korzeniową.

Na podstawie przeprowadzonej analizy, po uwzględnieniu przyjętych rozwiązań minimalizujących i kompensujących przewidywany wpływ na elementy środowiska przyrodniczego, inwestycję uzgadnia się w zakresie ochrony przyrody, określając jednocześnie warunki jej realizacji w tym zakresie. Jednocześnie nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej, krajobrazu i utrzymania korytarzy ekologicznych, w tym szlaków migracji zwierząt.

Informuję ponadto, że w czasie prowadzonych prac, np. w ramach nadzoru inwestorskiego należy zwrócić szczególną uwagę i uwzględnić obecność dziko występujących gatunków zwierząt, celem wykluczenia możliwości naruszenia przepisów wynikających z cyt. ustawy o ochronie przyrody, ustawy z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie (Dz. U. z 2017 r., poz. 1295 j.t.), a także ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2013 r., poz. 853 ze zm.), np. na skutek zniszczenia ich siedlisk, gniazd czy płoszenia zwierząt.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- a) w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoj, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- b) w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoj roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r., poz. 85), stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Ponadto usytuowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200020292999 - Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Z uwagi na znaczną odległość terenu inwestycji od cieków powierzchniowych, a także brak w omawianym terenie ujęć wód oraz terenów ochronnych, jak i antropogeniczny charakter okolicznych zbiorników wodnych, stwierdzono brak negatywnego oddziaływania na środowisko wodne.

Ze względu na charakter inwestycji, a więc przebudowę elementów istniejącego już układu komunikacyjnego, lokalizację w terenie silnie zurbanizowanego miasta, małą wartość bonitacyjną gleb występujących w granicach analizowanego obszaru oraz umiarkowany potencjał ekologiczny rzeki Brdy, nie przewiduje się ryzyka zagrożenia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Zamierzenie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości (co opisano powyżej) oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora 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 przedmiotowej drodze i linii tramwajowej, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W wyniku realizacji przedmiotowego projektu nastąpi poprawa płynności ruchu, co przyczyni się do poprawy efektywności energetycznej, poprzez zmniejszenie zużycia paliw, a w konsekwencji – do redukcji emisji gazów cieplarnianych, co spowoduje ograniczenie kosztów zewnętrznych pochodzących z transportu.

Klimatyzacja w tramwajach włączana będzie wyłącznie w okresie letnim, aby ograniczyć pobór energii elektrycznej.

Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

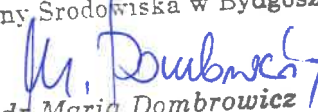
Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie skalę zamierzenia, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania.

W toku postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 10 kwietnia 2017 r., znak: WOO.4207.62.2017.ADS.1, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. zamierzenia, który pismem z dnia 26 kwietnia 2017 r. (wpływ: 4.05.2017 r.), znak: NNZ.40.B.21.2017, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

dr Maria Dombrowicz

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Małkowski, WYG International Sp. z o.o., ul. Karmelicka 14/7, 31-128 Kraków
2. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, ul. Toruńska 174A, 85-844 Bydgoszcz,
3. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego,

Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz

Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczyńska.bydgoszcz@rdos.gov.pl