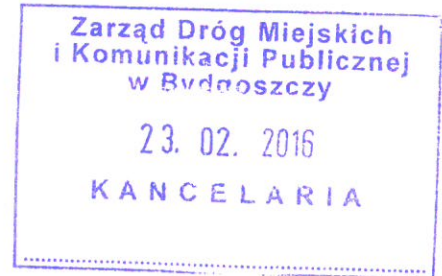




Bydgoszcz, dnia 22 lutego 2016 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**



WOO.4210.16.2013.KŚ.62

DECYZJA Nr 5/2016

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 1 pkt 60, 61 i 34 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), w związku z art. 104, 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 t.j.), zwanej dalej ustawą Kpa, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22 lipca 2013 r. (uzupełnionego: 7 sierpnia 2013 r.), Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowanego przez Pełnomocnika - Przedstawiciela Firmy AQUA S.A. z siedzibą w Poznaniu oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii tramwajowej wzdłuż ulicy Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową ulic: Bernardyńskiej, Kujawskiej, Solskiego, Toruńskiej, Wojska Polskiego, Zbożowy Rynek i przebudową ulic przyległych”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym wojskowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych,

i jednocześnie

na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności oraz

I. określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotowa inwestycja polega na budowie trasy tramwajowej w ulicy Kujawskiej, na odcinku od ronda Bernardyńskiego do ronda Kujawskiego wraz z rozbudową układu drogowego w Bydgoszczy.

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:

- 1) Na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecza budowy wraz z bazami sprzętu maszyn, materiałów budowlanych itp., zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych i sanitarnych oraz odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
- 2) Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac w pobliżu drzew, zachowując wolną strefę wokół drzew równą co najmniej obrysowi koron.
- 3) Zaplecza budowy lokalizować na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne, poza terenami chronionymi przed hałasem.
- 4) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00;
- 5) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać.
- 6) W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr) teren budowy zraszać wodą.
- 7) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 8) Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę ograniczającą pylenie

transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

- 9) Odpady gromadzić selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, a następnie przekazywać je do odzysku lub unieszkodliwienia odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
- 10) Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów zawierających asfalt, przeprowadzać wyłącznie w instalacjach i urządzeniach do tego przystosowanych.
- 11) Odpady niebezpieczne w trakcie budowy magazynować w szczelnie zamkniętych pojemnikach, w miejscach oznakowanych i zadaszonych, o utwardzonym i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
- 12) Z uwagi na duży zakres prac ziemnych, rozbiórkowych i przygotowawczych związanych z wymianą oraz budową nawierzchni drogi, opracować program rozbiórki zawierający sposób postępowania z odpadami.
- 13) Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg użytkowników budynków sąsiadujących z planowaną inwestycją, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi w nich przebywających.
- 14) Przeglądy eksploatacyjne urządzeń podczyszczających przeprowadzać, co najmniej dwa razy w roku.
- 15) Jeźdnie wyposażyć we wpusty drogowe, podłączone do kanalizacji deszczowej prowadzącej wody opadowe i roztopowe do urządzeń oczyszczających (dwa zespoły osadnik - separator) i dalej istniejącym wylotem do rzeki Brdy (w ramach posiadanego pozwolenia wodoprawnego).
- 16) Planowaną wycinkę drzew i krzewów oraz rozbiórkę wyznaczonych obiektów (budynków) przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po stwierdzeniu braku aktywnych lęgów ptasich oraz rzeczywistych miejsc przebywania nietoperzy w zasięgu oddziaływania wykonywanych prac.
- 17) Celem wyeliminowania zasiedlenia przez nietoperze piwnic budynków wyznaczonych do rozbiórki (w szczególności obiektów oznaczonych nr 1, 2 i 3), w okresie zimowania, należy do 30 września uszczelnić okna, drzwi i inne otwory pozwalające na ich przedostanie się do wnętrza, po uprzednim stwierdzeniu braku zasiedlenia pomieszczeń. Wykonać kontrolę szczelności pozostałych budynków, podejmując w razie potrzeby działania skierowane na ich doszczelnienie.

- 18) Powyższe wykonać za pomocą desek, płyt drewnopodobnych i innych podobnie trwałych materiałów (ewentualnie je zamurować), w sposób wykluczający pozostawienie pustych przestrzeni.
- 19) Zapewnić dozór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji, obejmujący w szczególności:
 - a) kontrolę przed i w trakcie wycinki pod kątem zasiedlenia przez ptaki i nietoperze (obecności aktywnych lęgów lub miejsc stałego przebywania nietoperzy), w przypadku usuwania drzew i krzewów w terminie od 1 marca do 31 sierpnia,
 - b) kontrolę przed i w trakcie prac rozbiórkowych budynków pod kątem zasiedlenia przez ptaki i nietoperze,
 - c) kontrolę sposobu i stanu technicznego wykonanych zabezpieczeń drzew nie wyznaczonych do wycinki, a znajdujących się w zasięgu oddziaływania.
- 20) W ramach rekompensaty za usunięte w wyniku realizacji przedsięwzięcia drzewa i krzewy, wykonać nasadzenia zastępcze w ilości minimalnej określonej w raporcie, w tym łącznie 659 drzew i 528 krzewów, z czego na terenie objętym przedmiotową inwestycją w ilości 350-400 sztuk drzew oraz 528 sztuk krzewów, a pozostałe na sąsiednich terenach (możliwie blisko terenu inwestycji), miejscach wskazanych przez właściwy organ.
- 21) Nasadzenia zastępcze wykonać w okresie podwyższonej wilgotności powietrza i gruntu.
- 22) Do nasadzeń zastępczych użyć sadzonek drzew i krzewów z prawidłowo wykształconym systemem korzeniowym, których skład gatunkowy dostosowany zostanie do istniejących warunków siedliskowych i terenów zabudowanych.
- 23) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów niepodlegających wycince, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając przed:
 - a) uszkodzeniami mechanicznymi pni poprzez zastosowanie tymczasowych osłon, np. z tkaniny jutowej, desek połączonych drutem, grubych mat z trzciny lub słomy,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie terenu ich występowania,

- c) 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,
 - d) osłabieniem kondycji drzew poprzez niepodnoszenie poziomu terenu w zasięgu ich strefy korzeniowej, tj. w zasięgu rzutu koron,
 - e) mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych poprzez ręczne prowadzenie robót w strefie brył korzeniowych w obrębie rzutu korony, bądź stosowanie metod bezwykopowych,
 - f) mechanicznym uszkodzeniem gałęzi poprzez podwiązywanie gałęzi kolidujących z pracą pojazdów i maszyn wykorzystywanych w trakcie robót budowlanych.
3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

W dokumentacji służącej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- 1) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie 4 - 5 dB, w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych (asfaltobetonowych), na wszystkich odcinkach ulic objętych zakresem niniejszej inwestycji.
- 2) W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania drgań oraz hałasu tramwajowego zastosować odpowiednie rozwiązania w zakresie układu torowego, a mianowicie:
 - a) w łukach o promieniu mniejszym od 52 m zastosować smarownice torowe. Przy czym zaznaczyć należy, że warunek ten nie ogranicza możliwości ich montażu w łukach łagodniejszych, tj. o promieniu powyżej 52 m;
 - b) konstrukcję bezpodsypkową z podbudową betonową, wraz z systemem szyny w otulinie (tzw. ERS lub analogiczny) zastosować na poniższych odcinkach:
 - linia nr 1: km 0+140,00 - 0+892,00;
 - linia nr 2: km 0+023,00 - 0+248,00;
 - linia nr 3: km 0+000,00 - 0+137,00;

- c) zastosować matę antywibracyjną dla torowiska o konstrukcji bezpodsypankowej z podbudową betonową: na długości przystanków, węzła zwrotnicowego na rondzie Bernardyńskim oraz w tunelu wzdłuż ulicy Kujawskiej.
4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi nie spełnia warunków, o których mowa 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. 2016 r., poz. 138), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.
5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:
Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym zgodnie z art. 113 – 117 ustawy ooś.
- II. Stwierdzam konieczność monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
Przez okres minimum 3 lat od terminu wykonania nasadzeń, prowadzić monitoring porealizacyjny, celem weryfikacji udatności nasadzeń kompensujących straty drzew i krzewów w uzgodnieniu z organem wydającym zezwolenie na wycinkę. W sytuacji stwierdzenia obumarcia sadzonek prowadzić na bieżąco nasadzenia zastępcze.
- III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.
- IV. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 7 miejscach – receptorach wskazanych w analizie akustycznej, tj. „D43MW granica terenu”, „ul. Solskiego 2”, „ul. Karpacka 4”, „ul. Karpacka 22”, „ul. Wojska Polskiego 4”, „ul. Toruńska 12”, „ul. Bernardyńska 4” (zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko datowanym na październik 2015 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia ich aktualnego stanu zagospodarowania w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia rozpoczęcia

eksploatacji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 22 lipca 2013 r. (uzupełnionym: 7 sierpnia 2013 r.), Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika - Przedstawiciela Firmy AQUA S.A. z siedzibą w Poznaniu, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii tramwajowej wzdłuż ulicy Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową ulic: Bernardyńskiej, Kujawskiej, Solskiego, Toruńskiej, Wojska Polskiego, Zbożowy Rynek i przebudową ulic przyległych”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 cyt. ustawy ooś w myśl, którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Inwestycja zlokalizowana jest m.in. na działkach nr ew. 37 obręb 148 oraz nr ew. 93 obręb 148 posiadających status terenów zamkniętych wojskowych, w myśl Decyzji nr 393 Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 września 2014 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. z 2014 r., poz. 321), zmienianej Decyzją nr 269/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 lipca 2015 r. zmieniającą decyzję w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. z 2015 r., poz. 204) – poz. 1161.

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 3 ust. 1:

- pkt 60 „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 2004 r. o ochronie przyrody”;
- pkt 61 „linie tramwajowe, kolejowe napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów”;
 - pkt 34 „instalacje do przesyłu pary wodnej lub ciepłej wody, z wyłączeniem osiedlowych sieci ciepłowniczych i przyłączy do budynków”.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 i stosownie do art. 63 ust. 1 ustawy ooś, poddane zostało procedurze postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

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

Dane o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 2275/2013).

Po weryfikacji wniosku i jego uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 14 sierpnia 2013 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 78 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy ooś, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 ustawy ooś, dopuszczający stosowanie art. 49 ustawy Kpa, polegający na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach poprzez obwieszczenia.

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania zamieszczono, zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego organy inspekcji sanitarnej zajęły stanowiska:

- a) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 30 sierpnia 2013 r. (wpływ: 6 września 2013 r.), znak: N.NZ-40-B.75.2013, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a zakres raportu powinien obejmować zagadnienia określone w art. 66 ustawy ooś, w stopniu niezbędnym dla ustalenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan środowiska i zdrowie ludzi.
- b) Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, pismem z dnia 3 września 2013 r. (wpływ: 6 września 2013 r.), znak: WIS-12-21-30/1/13, wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a zakres raportu powinien obejmować zagadnienia określone w art. 66 ust. 1, 4 i 6 ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i opiniami inspekcji sanitarnej, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 ustawy ooś, w dniu 16 września 2013 r. wydał postanowienie, znak: WOO.4210.16.2013.KŚ.9, nakładające obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

Dane o postanowieniu zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 4204/2013).

Gdy postanowienie stało się ostateczne, w dniu 25 stycznia 2014 r. zawieszono postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko, o czym strony postępowania zostały zawiadomione poprzez obwieszczenie.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy,

Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

Pełnomocnik Inwestora, na żądanie, którego wszczęto postępowanie, w dniu 30 stycznia 2015 r., przedłożył stosowny wniosek o podjęcie zawieszzonego postępowania (uzupełniony: 18 lutego 2015 r.) wraz z trzema egzemplarzami raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wymaganymi załącznikami.

Dane o raporcie zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 2401/2015).

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 23 lutego 2015 r. postanowieniem, znak: WOO.4210.16.2013.KŚ.20, podjął zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodatkowo, w tym samym dniu, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji zamierzenia.

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

W toku postępowania administracyjnego organy inspekcji sanitarnej zajęły stosowne stanowisko:

- a) Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, pismem z dnia 5 marca 2015 r. (wpływ: 9 marca 2015 r.), znak: WIS.12-5-13/6/15, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.
- b) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 24 marca 2015 r. (wpływ: 26 marca 2015 r.), znak: NNZ.40.B.75.2013.2015, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, pod warunkami:
 1. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca

ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazać do odzysku lub unieszkodliwienia odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.

2. W celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane w obszarze zabudowanym prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. w godzinach 6.00 do 22.00.
3. Po zakończeniu inwestycji i ustabilizowaniu się ruchu wykonać analizę porealizacyjną w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w obszarze chronionym akustycznie, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.
4. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg użytkowników budynków sąsiadujących z planowaną inwestycją, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach.

Po weryfikacji dokumentacji organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 9 kwietnia 2015 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie oddziaływania na klimat akustyczny (m.in. o doprecyzowanie zakresu inwestycji dotyczącej infrastruktury tramwajowej, odniesienia się do oddziaływania na klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne planowanych parkingów, w tym wskazanie ich dokładnej lokalizacji na planie sytuacyjnym, założeń do analiz i opis metodyki obliczeniowej, uszczegółowienia przyjętych rozwiązań mających na celu zapobieganie lub ograniczenie emisji hałasu i wibracji w przypadku układu drogowego oraz tramwajowego), w zakresie gospodarki odpadami (m.in. o podanie konkretnych prognozowanych sposobów magazynowania i zagospodarowania odpadów na etapie budowy oraz eksploatacji, wskazanie informacji, czy w związku z planowanymi pracami rozbiórkowymi obiektów przedstawionych w przedłożonym raporcie powstaną odpady zawierające azbest), w zakresie przyrodniczym (m.in. o analizę wpływu realizacji projektu względem stwierdzonych gatunków chronionych, wyników inwentaryzacji przyrodniczych w formie opisowej i na załącznikach mapowych, zakresu działań

minimalizujących lub kompensujących w kontekście wyników inwentaryzacji, a szczególności obecności gatunków chronionych), w zakresie zapobiegania szkodom w środowisku (m.in. o uzupełnienie informacji o działaniach zapobiegawczych i naprawczych, oraz zapobieganiu ruchom masowym). Ponadto, przedłożona dokumentacja nie zawierała całego zakresu raportu wskazanego w postanowieniu z dnia 16 września 2013 r., znak: WOO.4210.16.2013.KŚ.9, nakładającym obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, gdyż nie była wyczerpująca oraz nie odnosiła się całościowo do ww. postanowienia.

W dniu 5 czerwca 2015 r., Inwestor złożył wyjaśnienia, przy czym po analizie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że nie została ona uzupełniona w stopniu wystarczającym do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 3 lipca 2015 r. wezwano Wnioskodawcę ponownie do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko, w zakresie ochrony klimatu akustycznego i powietrza (m.in.: o odniesienie się do oddziaływania na powietrze atmosferyczne planowanych parkingów, w tym wskazanie założeń do analiz i opis metodyki obliczeniowej, opisanie metodyki (referencyjnej) wykorzystanej do analizy akustycznej, wskazanie, jaki tabór tramwajowy uwzględniono w obliczeniach, a także przekazanie przykładowych modeli planowanych do wykorzystania na trasie), w zakresie ochrony przyrody (m.in. o zweryfikowanie poprawności podanych informacji dotyczących niszczenia gniazd wskazanych, jako gniazda grzywacza Columba Palumbus oraz wskazanie ścieżki uzyskania zezwolenia na zakaz niszczenia siedliska rozrodu gatunku łownego, a także zweryfikowanie zaproponowanych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na nietoperze, w zakresie prowadzonej w okresie zimowania chiropterofauny rozbiórki części naziemnych obiektów z pozostawieniem piwnic) oraz w zakresie zapobiegania szkodom w środowisku, poprzez ustosunkowanie się do najważniejszych kwestii klasyfikacji przedsięwzięcia w kontekście ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2014 r., poz. 1789) wraz uzasadnieniem.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie w dniu 16 lipca 2015 r. złożono uzupełnienie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Organ przeanalizował przekazane wyjaśnienie i następnie ponownie wezwał Wnioskodawcę pismem z dnia 13 sierpnia 2015 r. do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji. W dniu 22 października 2015 r. wpłynęło kolejne uzupełnienie wraz z ujednoliconym tekstem przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Po analizie całej dokumentacji, w związku z nowym materiałem dowodowym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ponownie wystąpił w dniu 29 października 2015 r., znak: WOO.4210.16.2013.KŚ.39, do organów inspekcji sanitarnej z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji zamierzenia tj.:

- a) Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy, który pismem z dnia 17 listopada 2015 r. (wpływ: 20 listopada 2015 r.), znak: WIS.12-18-13/6/15, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych.
- b) Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego Bydgoszczy, który pismem z dnia 1 grudnia 2015 r. (wpływ: 7 grudnia 2015 r.), znak: NNZ.40.B.75.2013.2015, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych pod wcześniej wskazanymi warunkami, w poprzedniej opinii.

Powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji przedmiotowej decyzji.

O wystąpieniu do organów inspekcji sanitarnej strony postępowania zostały zawiadomione w drodze obwieszczenia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji inwestycji.

Wnioskami (wpływ: 22 października oraz 23 listopada 2015 r.) Inwestor wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie nadania przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 ustawy Kpa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w toku postępowania administracyjnego, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o oś w drodze obwieszczenia z dnia 10 listopada 2015 r. poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej, na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniach od 12 listopada do 10 grudnia 2015 r. oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy w dniach od 18 listopada do 10 grudnia 2015 r., Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy od 17 listopada do 11 grudnia 2015 r.

W trakcie udziału społeczeństwa nie wpłynęły żadne wnioski od zainteresowanego społeczeństwa, natomiast w toku procedury uwagi składał Pan Rafał Kuskowski, zamieszkały w Bydgoszczy.

W dniu 8 stycznia 2015 r. Pan Rafał Kuskowski, zgłosił sprzeciw w sprawie budowy linii tramwajowej wraz z rozbudową układu drogowego i wyraził, że chce być stroną w przedmiotowym postępowaniu. Pismem z dnia 22 stycznia 2015 r., znak: WOO.4210.16.2013.KŚ, tutejszy organ poinformował, że w dniu 24 października 2013 r. wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. W związku z powyższym do czasu podjęcia zawieszono postępowania nie ma możliwości zbadania prawidłowości podania.

Następnie, w dniu 23 lutego 2015 r. podjęto zawieszono postępowanie, a także przeanalizowano podanie Pana Rafała Kuskowskiego, w związku z czym wezwano Wnioskodawcę pisami z dnia 4 marca 2016 r., 7 kwietnia 2015 r., 13 maja 2015 r., do wykazania statusu strony w rozumieniu art. 28 ustawy Kpa, każdorazowo wyznaczając termin 7 dni od dnia otrzymania wezwania.

W dniu 22 maja 2015 r. wpłynęła odpowiedź, w której Pan Rafał Kuskowski oświadczył, że jest współwłaścicielem posesji przy ul. Karpackiej 4/1 znajdującej się na działce o numerze 27 obręb 499, wpis Akt Notarialny – Sąd Rejonowy Bydgoszcz księga wieczysta numer BY1B/00096932/8. Ponadto w dalszej części podania m.in. Wnioskodawca poinformował, że na ul. Karpackiej – Kujawskiej w Bydgoszczy znajdują się jeże, w tym też rozjechane w wyniku budowy pobliskiego centrum handlowego.

W dniu 10 czerwca 2015 r. poinformowano Pana Rafała Kuskowskiego, iż nadano jemu przymiot strony w prowadzonym postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii tramwajowej wzdłuż ulicy Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową ulic: Bernardyńskiej, Kujawskiej, Solskiego, Toruńskiej, Wojska Polskiego, Zbożowy Rynek i przebudową ulic przyległych”, z uwagi na to że nieruchomość do której Wnioskodawca wykazał tytuł prawny znajduje się w niedalekim sąsiedztwie z planowaną inwestycją.

Ponadto zawiadomiono stronę, że w chwili obecnej nie jest możliwe określenie terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a o wszystkich podejmowanych czynnościach strony postępowania, zgodnie z art. 49 ustawy Kpa, informowane są poprzez obwieszczenia, zamieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej

Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji przedsięwzięcia, a także na stronie internetowej pod adresem www.bydgoszcz.rdos.gov.pl. Dalsza część podania z dnia 22 maja 2015 r. oraz e-mail z dnia 25 maja 2015 r., przekazany pismem z dnia 2 czerwca 2015 r., znak: WIOS-WI.1311.6.14.2015.ML, przez Kujawsko – Pomorskiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska, zostały przekazane wg właściwości do Prezydenta Miasta Bydgoszczy, ponieważ jest organem właściwym do przyjęcia zgłoszenia dotyczącego jeży jako gatunku chronionego, a także udzielenia informacji z zakresie uchwał Rady Miasta Bydgoszczy.

W dniu 11 sierpnia 2015 r. Pan Rafał Kuskowski złożył pismo z wnioskiem o powiadomieniu jego osoby o dacie wydania stosownej decyzji środowiskowej. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, poinformował, że w dniu 13 sierpnia 2015 r., zawiadomiono strony postępowania o wyznaczonym nowym terminie załatwienia sprawy na dzień 12 października 2015 r.

W dniu 3 listopada 2015 r. strona postępowania złożyła kolejny wniosek o to, aby ją zawiadamiać o wszystkich ważnych sprawach oraz wydawanych decyzjach, a także o bardzo szczegółowe wyjaśnienie kto jest investorem przedmiotowej inwestycji, kto opracowuje projekty i kto je opłaca itp. Jednocześnie Pan Rafał Kuskowski prosił o poinformowanie jakie braki formalne są do uzupełnienia i przez kogo.

Następnie, w dniu 12 listopada 2015 r. Pan Rafał Kuskowski dokonał wglądu do akt sprawy. W tym samym dniu złożył kolejny wniosek, że nie zgadza się z raportem o oddziaływaniu na środowisko i cyt. „wieloma innymi rażącymi zagadnieniami w przedmiotowej sprawie” oraz złożył kolejny sprzeciw.

W dniu 13 listopada 2015 r., udzielono odpowiedzi, że w chwili obecnej nie jest możliwe określenie terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a o wszystkich podejmowanych czynnościach strony postępowania, zgodnie z art. 49 ustawy Kpa, informowane są przez obwieszczenia, zamieszczane na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy oraz w miejscach realizacji przedsięwzięcia, a także na stronie internetowej pod adresem www.bydgoszcz.rdos.gov.pl.

Jednocześnie poinformowano stronę, że wystąpiono ponownie do organów inspekcji sanitarnej o uzgodnienie przedmiotowego przedsięwzięcia, a także, że w dniach od 16 listopada do 9 grudnia 2015 r. zostanie zapewniony udział społeczeństwa.

Również odniesiono się do dalszej części podania informując, że Inwestorem jest Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy i to on może udzielić odpowiedzi na pytania, „kto opracowuje plany – projekty i kto je opłaca itp”.

W dniu 10 grudnia 2015 r. Pan Rafał Kuskowski ponownie złożył sprzeciw. Również poinformował, że m.in. planowane przedsięwzięcie jest w bliskim sąsiedztwie budynków mieszkalnych wielorodzinnych, budynków zabytkowych oraz chronionych gatunków drzew, zwierząt itp.

Ponieważ podanie zostało złożone poprzez „zwykłą” skrzynkę mailową, poinformowano Pana Rafała Kuskowskiego, że aby wniosek wywoływał określone skutki prawne winien spełniać wymagania określone w ustawie Kpa. Zgodnie z treścią przepisu art. 63 § 1 tej ustawy podania (żądania, wyjaśnienia, odwołania, zażalenia) mogą być wnoszone pisemnie, telegraficznie, za pomocą telefaksu lub ustnie do protokołu, a także za pomocą innych środków komunikacji elektronicznej przez elektroniczną skrzynkę podawczą organu administracji publicznej utworzoną na podstawie ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. Nr 64, poz. 565).

Przedłożony sprzeciw nie spełniał ww. wymogów prawa, gdyż nie został nadany poprzez elektroniczną skrzynkę podawczą. Należało uznać, że podanie zostało złożone w sposób nieskuteczny, zatem nie może wywoływać określonych skutków prawnych. Do podań wniesionych w formie nieprzewidzianej w ustawie Kpa, nie ma także zastosowania art. 64 § 2 tego aktu prawnego, który przewiduje możliwość wezwania wnioskodawcy do uzupełnienia braków formalnych.

Dlatego poinformowano, że podanie przekazane bez zachowania powyższego wymogu, nie daje podstawy do uznania, że zostało wniesione w sposób przewidziany w ustawie Kpa.

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy prosił o doręczenie zgłoszenia w formie papierowej, opatrzonego odręcznym podpisem, bądź przesłanie na elektroniczną skrzynkę podawczą urzędu (ePUAP).

W dniu 28 grudnia 2015 r. strona przedłożyła stosowny wniosek, w związku z tym w dniu 5 stycznia 2016 r. przekazano go do Inwestora o zajęcie stanowiska.

W dniu 18 stycznia 2016 r. Pan Rafał Kuskowski ponownie dokonał wglądu w akta sprawy i złożył następny sprzeciw, a także zwrócił się o podanie listy stron postępowania w przedmiotowej sprawie. Następnie po zapoznaniu się z aktami sprawy

w dniu 22 stycznia 2016 r. złożył wniosek zaskarżający odpowiedź Inwestora z dnia 8 stycznia 2016 r., określając ją jako bezzasadną, argumentując to m.in. tym, że Inwestor przedkłada zdjęcia jego posesji, której jest współwłaścicielem (przy ul. Karpackiej 4/1 w Bydgoszczy) oraz rozpowszechnia informacje wobec jego osoby, nie związane z tematem planowanej linii tramwajowej. W dalszej części podania wniósł o to samo, co w piśmie z dnia 18 stycznia 2016 r.

Pismem z dnia 8 lutego 2016 r. poinformowano Pana Rafała Kuskowskiego, że zgodnie z art. 73 ustawy Kpa, strona ma prawo wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Wskazane czynności są dokonywane w lokalu organu administracji publicznej w obecności pracownika tego organu. Uściślając strona może zatem zapoznać się z aktami sprawy oraz sporządzić odpisy i kopie, a nadto stosownie do art. 73 § 2 ustawy Kpa, żądać wydania uwierzytelnienia odpisów wszystkich dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, o ile jest to uwierzytelnione ważnym interesem strony. Prawo to przysługuje również po zakończeniu postępowania.

W dalszej części wyjaśnienia poinformowano, że strona postępowania skorzystała z tego prawa dokonując dwukrotnie przeglądu akt sprawy i nadal przysługuje jej uprawnienie do ich dostępu.

Jednocześnie powiadomiono, że w posiadanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, aktach sprawy nie znajduje się wykaz stron postępowania oraz Studium Komunikacyjne dla miasta Bydgoszczy.

Ponadto zwrócono uwagę, że organ administracji przy rozstrzyganiu sprawy obowiązany jest działać na podstawie i w granicach określonych prawem, jak stwierdza art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.). Zastrzeżenie to zakreśla możliwość działania organu administracji publicznej, który posiada kompetencje do wydawania rozstrzygnięć, nie może jednak granic prawa przekroczyć. Poinformowano, że zgodnie z przedłożonym raportem o oddziaływaniu na środowisko wszystkie standardy w zakresie ochrony środowiska na nieruchomości Pana Rafała Kuskowskiego są dotrzymane. Dlatego uściślono, że niezrozumiałe jest dla organu stwierdzenie strony w piśmie z dnia 22 stycznia 2016 r. cyt.: „Jestem otwarty wraz z moimi prawnikami na polubowne załatwienie sprawy”.

Odnosząc się do zarzutów Pana Rafała Kuskowskiego Organ uwzględnił wszystkie podania przesłane przez Stronę, które zostały zgodnie z artykułem 75 § 1 ustawy Kpa, dołączone do akt sprawy, jako stanowisko strony.

Przedmiotem postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ocena planowanego przedsięwzięcia w zakresie jego przewidywanego oddziaływania na środowisko. W trakcie przeprowadzonego postępowania organ dokonuje analizy i porównania danych przedstawionych w raporcie oddziaływaniu na środowisko, a także wariantów tego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy o oś, który brzmi: „opis analizowanych wariantów, w tym: a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego, b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru”. Organ w trakcie postępowania ocenia słuszność wyboru dokonanego przez Inwestora, akceptuje z uwagi na ochronę środowiska wskazany przez niego wariant i określa środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia formułując w sentencji decyzji szereg warunków i wymagań wiążących Inwestora w dalszym procesie inwestycyjnym. Ocena aktualności planowanych przedsięwzięć, zasadności inwestycji, funkcjonalności i prawidłowości przyjętych założeń projektowych, pozyskiwania informacji na temat prowadzonej korespondencji innych organów itp. nie leży w kompetencji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Nieodłącznym elementem raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 66 ust.1 pkt 8 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o oś, jest przedstawianie opisu metod prognozowania zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opisu przewidzianych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujących bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z: a) istnienia przedsięwzięcia, b) wykorzystania zasobów środowiska, c) emisji.

Należy zaznaczyć, że ocena oddziaływań skumulowanych powinna dotyczyć wpływów z narastającymi zmianami w parametrach związanych z emisjami do środowiska, wynikającymi ze zsumowania wpływów powodowanych przez istniejące lub dające się przewidzieć działania. Tak więc oddziaływania skumulowane to suma wszystkich wpływów dotyczących w sposób całościowy określonego odbiorcę oddziaływania. Przy określaniu negatywnych oddziaływań istotne jest uwzględnienie wzajemnych powiązań poszczególnych elementów środowiska oraz oddziaływań pośrednich wynikających z tych powiązań. Oddziaływania na środowisko obejmują, więc efekty skumulowane, związane z degradacją kilku elementów środowiska.

Równocześnie warto przypomnieć, iż wymogi dotyczące zakresu przedłożonego na etapie oceny oddziaływania na środowisko raportu są ściśle określone przepisami prawa, więc z punktu widzenia racjonalności postępowania, weryfikacji podlegają wówczas założenia realizacji określonego przedsięwzięcia, rozpatrywane na tle oddziaływania na środowisko dla całego danego obszaru. Z całą pewnością należy więc stwierdzić, że badanie powiązań, czy zależności pomiędzy wszystkimi sąsiednimi inwestycjami stanowi istotę postępowania administracyjnego zmierzającego do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dla przedmiotowej inwestycji przeprowadzona więc została analiza oddziaływań skumulowanych, obejmująca wszystkie oddziaływania generowane przez przedsięwzięcie w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć.

Na podstawie badań przeprowadzonych na etapie oceny oddziaływania na środowisko zawartych w przedłożonym raporcie stwierdzono, iż nieruchomość należąca do Skarżącego nie znajduje się w strefie negatywnych oddziaływań związanych z przedmiotową inwestycją (zgodnie z przedłożoną analizą akustyczną standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego są dotrzymane). Należy zaznaczyć, iż w ramach analizy porealizacyjnej wykonane zostaną badania w zakresie rozprzestrzeniania się hałasu w warunkach rzeczywistych (nieprogностycznych jak to ma miejsce na obecnym etapie procesu inwestycyjnego) i przedmiotowa nieruchomość przy ul. Karpackiej 4, została wytypowana, jako jeden z siedmiu punktów pomiarowych.

Organ udostępnił stronie dokumenty dotyczące przedmiotowego postępowania na podstawie art. 8 ustawy ooś, pismami: z dnia 3 września 2015 r., znak: WSI.403.152.2015.MG1, 7 grudnia 2015 r. WSI.403.223.2015.MG1 oraz 12 lutego 2016 r., znak: WSI.403.17.2016.MG1/AG1.

Warto zwrócić uwagę, że strona jedynie sprzeciwiała się nie formułując uwag, do których można się merytorycznie odnieść, część wniosków nie dotyczyła bezpośrednio prowadzonego postępowania, a dokumentów będących w gestii Inwestora, czy też Prezydenta Miasta Bydgoszczy. Strona nie przedstawiła również dowodów na potwierdzenie własnych tez dotyczących negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji.

Pozostałe wątpliwości zostały szeroko opisane w dalszej części uzasadnienia decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 11 stycznia 2016 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości

zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także do zgłoszonych żądań w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego. Obwieszczenie zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, a także w miejscach realizacji inwestycji.

Następnie po zakończeniu procedury związanej z art. 10 § 1 ustawy Kpa, tj. o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także do zgłoszonych żądań w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego, w dniu 10 lutego 2016 r. Stowarzyszenie na rzecz rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy, nie będące stroną postępowania, przesłało pismo wyrażające stanowisko w kwestii przedmiotowej inwestycji. Organizacja ta zajmuje się od 2008 r. promowaniem rozwoju transportu publicznego w Bydgoszczy i uważa, że projektowana inwestycja jest niezbędną dla prawidłowego funkcjonowania układu komunikacji publicznej w mieście. Napisano także, że połączenie tramwajowe ronda Kujawskiego i Bernardyńskiego jest długo oczekiwanym przedsięwzięciem przez Bydgoszczan, jako oparcie komunikacji zbiorowej o szybki, efektywny i ekologiczny transport zbiorowy.

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

Teren przedsięwzięcia położony jest w południowej części Bydgoszczy w okolicach ronda Kujawskiego i Bernardyńskiego oraz ulic od nich odchodzących, czyli ulicy Wojska Polskiego, Solskiego, Kujawskiej, Toruńskiej, Babia Wieś, Zbożowy Rynek i Bernardyńskiej.

Ulica Kujawska jest ważna pod względem komunikacyjnym w Bydgoszczy. Łączy centrum miasta z osiedlami mieszkaniowymi położonymi na Górnym Tarasie miasta oraz jest (razem z Al. Jana Pawła II) drogą wylotową w kierunku Inowrocławia. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Kujawska posiada połączenia z następującymi ulicami: rondo Kujawskie, przez które łączy się z ul. L. Solskiego oraz Al. Wojska Polskiego, Lwowska, Sierocą, Karpacką, Ustronie, Rondo Bernardyńskie, przez które łączy się z ulicami Zbożowy Rynek, Bernardyńską i Toruńską. Wzdłuż północnego odcinka ulicy Kujawskiej istniała na początku XX wieku zabudowa w postaci parterowych i piętrowych domów z ogrodami na tyłach posesji. Domy te w większości rozebrano w latach 80-tych XX w. podczas modernizacji ulicy. Pozostała

jedynie pierzeja kamienic i domów po zachodniej stronie ulicy między rondem Bernardyńskim a Kujawskim. Wśród zabudowy wyróżnia się zabytkowa kamienica przy ul. Kujawskiej 4 wzniesiona w 1890 r. według projektu Józefa Świąćickiego, przebudowana w 1904 r., wpisana do wojewódzkiego rejestru zabytków.

Ulica Bernardyńska w Bydgoszczy jest położona na wschodnim obrzeżu Starego Miasta w Bydgoszczy. Rozciąga się na kierunku północ-południe, od ronda Jagiellonów, poprzez most nad Brdą do ronda Bernardyńskiego. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Bernardyńska posiada połączenia z następującymi ulicami: Plac Kościeleckich, Rondo Bernardyńskie, przez które łączy się z ulicami: Zbożowy Rynek, Kujawską i Toruńską. Przy ul. Bernardyńskiej zlokalizowane są obiekty wpisane do wojewódzkiego rejestru zabytków:

- a) Klasztor bernardyński mur z II poł. XVI, nr rejestru A/674/2 z 30 września 1992 r.;
- b) Kościół bernardyński NM Panny mur z 1552-1557, nr rejestru A/674/1, z 4 marca 1931 r.;
- c) Kościół bernardyński NM Panny ambona II poł. XVIII, nr rejestru B/80, z 17 marca 1988 r.;
- d) Szkoła przy ul. Bernardyńskiej 6 z l. 80 XIX w, nr rejestru A/675, z 30 września 1992 r.

Pod ul. Bernardyńską spoczywają fragmenty (fundamenty i pozostałości cmentarza) Kościoła św. Idziego – najstarszej świątyni Bydgoszczy, pochodzące jeszcze z XII w., zamieszczone w wykazie stanowisk archeologicznych Bydgoszczy.

Ulica Wały Jagiellońskie położona jest w centrum i Śródmieściu Bydgoszczy, na południe od Brdy. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Wały Jagiellońskie posiada połączenia z ulicami: Zbożowy Rynek i ul. Długą. Przy ul. Wały Jagiellońskie zlokalizowane są obiekty wpisane do wojewódzkiego rejestru zabytków:

- a) Wały Jagiellońskie 2, Sąd Wojewódzki, mur z 1905 r., nr rejestru A/750;
- b) Wały Jagiellońskie 4, Sąd Rejonowy, mur z 1875 r., nr rejestru A/282 z 10 grudnia 2004 r.

Ulica Zbożowy Rynek to historyczny plac (rynek) w Bydgoszczy, obecnie mieści się u wschodniego wylotu ul. Długiej na połączeniu z ul. Wały Jagiellońskie oraz Bernardyńską.

Ulica Toruńska to jedna z najważniejszych komunikacyjnie ulic w Bydgoszczy. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Toruńska posiada

połączenia z ulicami: Ustronie, Babia Wieś, poprzez rondo Bernardyńskie z ulicami: Kujawską, Zbożowy Rynek, Bernardyńską.

Przy ul. Toruńskiej zlokalizowane są obiekty wpisane do wojewódzkiego rejestru zabytków:

- a) Toruńska 166 Kościół Św. Józefa, mur z 1903 – 1906, nr rejestru A/852, z 30 styczeń 1996 r.;
- b) Toruńska cmentarz rzymsko - katolicki z końca XIX w., nr rejestru A/1088, z 24 listopada 1993 r.;
- c) Toruńska 406 dom i kuźnia mieszk./gosp. mur/szach, nr rejestru A/117, z 3 grudnia 2003 r.;

Ulica Babia Wieś położona jest na osiedlu Babia Wieś. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Babia Wieś posiada połączenia z ulicą Toruńską. Przy ul. Babia Wieś zlokalizowany jest obiekt wpisany do wojewódzkiego rejestru zabytków - Babia Wieś 3 Szalas wioślarski z 1933-37, nr rejestru A/1103, z 19 listopada 1993 r.

Ulica L. Solskiego położona w dzielnicy Bydgoszczy - Szwederowo, na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie posiada połączenia z ulicami: A. Chołoniewskiego oraz poprzez rondo Kujawskie z ulicami: Kujawską i Al. Wojska Polskiego.

Aleja Wojska Polskiego położona w Bydgoszczy, rozpoczyna się na rondzie Kujawskim, krzyżuje się m.in. z ul. Słowiańską, Kornela Ujejskiego, Magnuszewską, Władysława Bełzy, Szpitalną, Planu 6-letniego, Krzysztofa Kamila Baczyńskiego i Chemiczną kończąc się w rejonie bramy do Zakładów Chemicznych Zachem-Ciech. Na fragmencie przeznaczonym pod planowane przedsięwzięcie ulica Al. Wojska Polskiego posiada połączenia z ulicami: Słowiańską, Karpacką, Sokolą oraz poprzez rondo Kujawskie ulicami: Kujawską i L. Solskiego.

W ramach planowanej inwestycji planuje się wykonanie następujących prac:

- 1) budowę linii tramwajowej w ulicy Kujawskiej łączącą rondo Kujawskie z Bernardyńskim, wraz z przebudową linii tramwajowej w ulicy Bernardyńskiej do mostu na rzece Brda oraz włączeniem linii tramwajowej Babia Wieś;
- 2) przebudowę ronda Bernardyńskiego na skrzyżowanie z rozszerzoną wyspą centralną wraz z sygnalizacją świetlną;
- 3) rozbudowę ulic: Wały Jagiellońskie, Toruńskiej, Bernardyńskiej z dostosowaniem rozwiązań do planowanego skrzyżowania wraz z budową infrastruktury przeznaczonej

- dla transportu publicznego (zatoki autobusowe, przystanki tramwajowe wraz z peronami). Ponadto planuje się wykonanie przejazdu tramwajowego przez północną jezdnię ulicy Toruńskiej sterowanej sygnalizacją świetlną. W ramach rozbudowy ulic planuje się rozbudowę chodników oraz ścieżek rowerowych;
- 4) rozbudowę ulicy Kujawskiej – ze względu, iż planowana linia tramwajowa w ulicy Kujawskiej musi zostać obniżona w stosunku do istniejącego terenu, obecna ulica Kujawska ulegnie całkowitej rozbiórce. Przy nowym przebiegu ulicy (jezdni zachodniej) uwzględniono odsunięcie jej od istniejącej linii zabudowy. Jezdnia ta na znacznym odcinku przebiega po istniejących wysokościach, wyjątek stanowi wyłączenie z ronda Bernardyńskiego oraz włączenie w rondo Kujawskie. Jezdnia zachodnia posiada dwa pasy ruchu po 3,5 m każdy, od strony zachodniej zaprojektowano chodnik. Wschodnia jezdnia ulicy Kujawskiej posiada dwa pasy ruchu po 3,5 m oraz wyznaczony BUSPAS (3,5 m). Włączenie ulicy Karpackiej w ulicę Kujawską odbywa się poprzez skrzyżowanie na prawoskręty poprzez pas wyłączania współdzielony z BUSPAS-em. Włączanie się do ruchu z ulicy Karpackiej odbywa się bez pasa włączania. W pasie rozdziału ulicy Kujawskiej zaprojektowano linię tramwajową w ścianach oporowych;
 - 5) przebudowę ronda Kujawskiego na skrzyżowanie z rozszerzoną wyspą centralną wraz z sygnalizacją świetlną. Ze względu na zachowanie normatywnych spadków linii tramwajowej, zachodzi konieczność obniżenia ronda Kujawskiego w stosunku do istniejącego o ponad 2,5 m. W ramach przebudowy przewiduje się zmniejszenie istniejącej wyspy środkowej (do wielkości wystarczającej na pomieszczenie infrastruktury tramwajowej), przez co nastąpi zwiększenie ilości pasów ruchu, tak by zachować wystarczające wymagania przepustowości;
 - 6) przebudowę Alei Wojska Polskiego, ulicy Kujawskiej (wlot południowy do ronda Kujawskiego) oraz ulicy Solskiego z dostosowaniem geometrycznym oraz wysokościowym rozwiązań do obniżonego skrzyżowania wraz z budową infrastruktury przeznaczonej dla transportu publicznego (zatoki autobusowe, przystanki tramwajowe wraz z peronami). W ramach rozbudowy ulic planuje się rozbudowę chodników oraz ścieżek rowerowych;
 - 7) przebudowę fragmentów ul. Karpackiej (wjazd w ulicę Kujawską) i Babia Wieś, rozbudowa ul. Zbożowy Rynek, budowa dodatkowej drogi komunikującej budynki od strony Placu Kościeleckich.

Ulica Kujawska oraz Wały Jagiellońskie są obecnie częściami drogi krajowej nr 25.

Ulica Toruńska oraz Wały Jagiellońskie są obecnie częścią drogi krajowej nr 80.

Ulica L. Solskiego oraz Aleja Wojska Polskiego posiadają kategorię dróg powiatowych.

Ulice: Bernardyńska, Karpacka i Słowiańska posiadają kategorię dróg gminnych. Celem podstawowym w projekcie budowlanym jest połączenie pętli tramwajowej w ul. Wojska Polskiego oraz linii tramwajowej przebiegającej przez rondo Bernardyńskie.

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) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, w celu zmniejszenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Ponadto, zaleca się:

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

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

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

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2017 i 2027. Dane o natężeniu ruchu drogowym i tramwajowym (aktualnym, jak i prognozowanym) uzyskano ze Studium transportowego miasta Bydgoszczy wraz z oceną bezpieczeństwa ruchu drogowego wykonanego w 2010 roku przez Fundację „Rozwój UTP” przez zespół prof. dr hab. inż. Tomasza Szczuraszka z Katedry Budownictwa Drogowego UTP. W skład Studium wchodził model transportowy wraz z modelami prognostycznymi wykonany przez dr inż. Jacka Chmielewskiego z UTP.

Dodatkowo, strukturę rodzajową strumienia pojazdów określono na podstawie pomiarów natężenia ruchu przeprowadzonych przez firmę ARUP, których wyniki przedstawiono w „Analizie ruchu drogowego na potrzeby raportu oddziaływania” – AQUA S.A. z dnia 27 listopada 2012 – opracowania wykonanego w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla sąsiadującego z planowaną inwestycją centrum handlowego „Zielone Arkady”.

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.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, związane ze stałym lub czasowym pobytem

dzieci i młodzieży, rekreacyjno - wypoczynkowe oraz w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Dodatkowym źródłem informacji na temat wrażliwości akustycznej przedmiotowego obszaru była Mapa Akustyczna Miasta Bydgoszczy.

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

Ponadto, na hałas tzw. komunikacyjny składa się dodatkowo (oprócz hałasu drogowego), hałas tramwajowy. Zjawisko generowania hałasu przez ruch tramwajów jest zagadnieniem złożonym, ponieważ jest on emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają m.in. takie parametry jak prędkość, z jaką poruszają się tramwaje, ich długość, stan torowiska i taboru, czy liczba wykonywanych manewrów, tj. ruszania i zatrzymywania.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133".

Prognozę emisji hałasu od linii tramwajowych wykonano wg. modelu RMR 2002 holenderskiej metody obliczeń ogłoszonej w „Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20.11.1996” (RMR).

Poziom mocy akustycznej powierzchniowych źródeł hałasu (parkingów) został wyznaczony przy użyciu bawarskiej metody obliczeniowej hałasu parkingów Parkplatzlärmstudie (wersja z 2007 r.). Metoda ta uwzględnia rozmiar i rodzaj parkingu, rodzaj oraz liczbę manewrów pojazdów w określonym przedziale czasowym.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPlan. Badania uwzględniają fakt istnienia budynków wielokondygnacyjnych, wymagających ochrony akustycznej. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia analiza wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy, który w stanie istniejącym powoduje znaczne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. Wkład hałasu szynowego w ogólny klimat akustyczny zarówno dla pory dnia, jak i nocy jest niewielki. Analiza wykazała również, że będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na granicy terenów wymagających ochrony akustycznej.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami zachodzi konieczność zastosowania urządzeń chroniących środowisko, zapewniających dotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem.

Negatywne oddziaływanie planowanej trasy zostanie zminimalizowane, poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej. Jako rozwiązanie standardowe przyjęto zastosowanie tzw. cichej nawierzchni, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie 4 – 5 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych (asfaltobetonowych), na wszystkich odcinkach ulic objętych zakresem niniejszej inwestycji.

Dodatkowo przewiduje się minimalizację emisji hałasu oraz drgań poprzez odpowiednie rozwiązania w zakresie układu tramwajowego, a mianowicie:

- w łukach o promieniu mniejszym od 52 m należy zastosować smarownice torowe. Przy czym należy zaznaczyć, że warunek ten nie ogranicza możliwości ich montażu w łukach łagodniejszych, tj, o promieniu powyżej 52 m;
- konstrukcję bezpodsypkową z podbudową betonową, wraz z systemem szyny w otulinie (tzw. ERS lub analogicznego) zastosować na poniższych odcinkach:
 - a) linia nr 1 km: 0+140,00 - 0+892,00;
 - b) linia nr 2 km: 0+023,00 - 0+248,00;
 - c) linia nr 3 km: 0+000,00 - 0+137,00.
- zastosować matę antywibracyjną dla torowiska o konstrukcji bezpodsypkowej z podbudową betonową: na długości przystanków, węzła zwrotnicowego na rondzie Bernardyńskim oraz w tunelu wzdłuż ulicy Kujawskiej.

Newralgiczna sytuacja w zakresie oddziaływania przedmiotowego układu komunikacyjnego na klimat akustyczny występuje w okolicy terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej zlokalizowanej po stronie południowej ul. Wojska Polskiego

(okolice receptora pn. „ul. Wojska Polskiego 4”). Przekroczenie to wg przeprowadzonych analiz rozprzestrzeniania się hałasu wynosić może od 1,5 dB w porze dziennej do ok. 3 dB w porze nocnej, co mieści się w granicach niepewności metody obliczeniowej. Jednakże, Inwestor analizował rozwiązania w zakresie minimalizacji oddziaływania hałasu na przedmiotowy teren. Z uwagi na uwarunkowania terenowe (m.in. bezpośrednie wjazdy na osiedle) nie ma możliwości wybudowania skutecznej przegrody przeciwhałasowej.

Na tym etapie procesu inwestycyjnego nie proponuje się dodatkowych środków ochrony przed hałasem, innych niż zaprojektowane rozwiązania w zakresie układu tramwajowego oraz nawierzchni drogowej o właściwościach redukujących emisję hałasu.

Prognozy ruchu wskazują, że w związku z rozbudową infrastruktury drogowej na terenie m. Bydgoszcz natężenie ruchu pojazdów w perspektywie czasu ulega zmniejszeniu. Ponadto Inwestor dysponując rzeczywistymi pomiarami natężenia ruchu pojazdów z Inteligentnego Systemu Sterowania Ruchem (ITS) wskazuje że przyjęte do obliczeń prognozowane w Studium Transportowym natężenia ruchu są wyższe od rzeczywistych.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w przedłożonym raporcie z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 7 miejscach – receptorach wskazanych w analizie akustycznej, tj. „D43MW granica terenu”, „ul. Solskiego 2”, „ul. Karpacka 4”, „ul. Karpacka 22”, „ul. Wojska Polskiego 4”, „ul. Toruńska 12”, „ul. Bernardyńska 4” (zgodnie z raportem o osób datowanym na październik 2015 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

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), ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Uciążliwość przedmiotowej trasy wyznaczono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie prac obejmujących rozbiórkę istniejących: jezdni, nawierzchni oraz dojść do posesji wykonanych z różnych materiałów oraz obrzeży przy nich, nawierzchni zjazdów, torowiska, garaży, schodów terenowych, a także rozbiórkę 15 budynków mieszkalnych oraz 12 budynków gospodarczych, w tym przejścia podziemnego pod rondem Kujawskim.

Powstające podczas realizacji odpady będą gromadzone selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane w pierwszej kolejności do odzysku, a jeżeli nie będzie to możliwe - do unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamykanych pojemnikach, w miejscach oznakowanych oraz zadaszonych o utwardzonym, a także i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Transport odpadów do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania będzie realizowany przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia, w sposób, który nie spowoduje zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów, a odpadów niebezpiecznych z zachowaniem przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

W przypadku konieczności wytworzenia odpadów zawierających azbest postępowanie powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami w tym zakresie – aktualnie z rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649 ze zm.).

Wody deszczowe z terenu projektowanej przebudowy ulic Solskiego, Wojska Polskiego, Kujawskiej, Karpackiej, Toruńskiej, Zbożowy Rynek oraz Bernardyńskiej trafią do układu kanalizacji deszczowej i będą oczyszczane w istniejącym układzie podczyszczania ścieków deszczowych przed odprowadzeniem ich do rzeki Brdy.

Z uwagi na rodzaj inwestycji zapotrzebowanie na wodę wystąpi tylko podczas realizacji inwestycji. Woda wykorzystywana będzie na cele socjalne pracowników oraz do płukania i dezynfekcji sieci wodociągowych. Potrzeby te realizowane będą z czasowo przygotowanych i podłączonych instalacji wodnych na placu budowy z istniejącej sieci. Przy realizacji planowanej inwestycji przewiduje się zorganizowanie 2 lub 3 zapleczy budowy dla ok. 200 osób. Powstające podczas realizacji inwestycji ścieki bytowe odprowadzone będą do przewoźnych kontenerów i wywożone do najbliższej oczyszczalni. Nie będą więc stanowić zagrożenia dla wód podziemnych i powierzchniowych. Ścieki z płukania i dezynfekcji projektowanej sieci wodociągowej po wcześniejszej ich dechloracji zostaną odprowadzone do kanalizacji deszczowej.

Na etapie eksploatacji inwestycja będzie powodowała wyłącznie emisję ścieków opadowych i roztopowych.

Wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do rzeki Brdy podczyszczane są w istniejącym układzie separatorów i osadników zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Bernardyńskiej przy moście Bernardyńskim.

Analizowane odcinki drogowe charakteryzują się niedostatecznym poziomem swobody ruchu oraz mankamentami technicznymi, które ograniczają transport i ruch samochodowy. Prowadzenie ruchu na dotychczasowych warunkach, w tym rezygnacja z projektowanego przedłużenia linii tramwajowej będzie pogłębiać niekorzystny wpływ na zdrowie ludzi (m. in. ponadnormatywny poziom hałasu) oraz obniży komfort życia mieszkańców. Ponadto, ze względu na występujące utrudnienia ruchu, wydłuży się czas przejazdu, zostanie zaburzona płynność jazdy, co wpłynie niekorzystnie nie tylko na komfort, ale również na bezpieczeństwo jazdy oraz środowisko i zdrowie ludzi.

Planowane przedsięwzięcie jest krokiem ku realizacji podwyższenia parametrów technicznych i eksploatacyjnych ulic.

W związku z powyższym rezygnacja z podjęcia działań zmierzających do przebudowy układu drogowego niesie za sobą utrudnienia w latach przyszłych oraz sprawi jedynie przeciągnięcie w czasie nieuniknionych w latach późniejszych napraw nawierzchni oraz poszerzania pasów jezdni. Zaniechanie realizacji inwestycji oznaczałoby stopniowe

pogarszanie warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego, tym bardziej, że dalszej degradacji podlegałaby sama jezdnia. Skutkiem niezrealizowania planowanego zadania będzie stopniowe pogarszanie warunków życia mieszkańców, których domy zlokalizowane są bezpośrednio przy drodze, przy jednoczesnym narastaniu trudności komunikacyjnych.

W związku z powyższym, należy uznać, że przyjęcie wariantu zerowego polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia jest najmniej korzystny dla środowiska.

Natomiast, planowany układ drogowy wykorzystuje istniejące pasy drogowe ulic w centrum Bydgoszczy (obszar śródmiejski) wraz z niezbędnym poszerzeniem do osiągnięcia zamierzonych celów projektu. W związku z powyższym nie analizowano innych przebiegów projektowanych tras. Na etapie koncepcji rozważano jedynie różne zagospodarowanie planowanych pasów drogowych, wielkości i parametrów projektowanych skrzyżowań z wyspą centralną, koniecznością zapewnienia obsługi dla terenów przyległych, zapewnieniu bezpiecznych rozwiązań dla pieszych i rowerzystów. Wynikiem tych rozważań jest przyjęcie przez Inwestora rozwiązań takich w jak w koncepcji.

Za wariant alternatywny przyjęto wstępną koncepcję, w ramach której planowano wykonanie następujących prac:

- a) budowa linii tramwajowej w ulicy Kujawskiej łączącej rondo Kujawskie z rondem Bernardyńskim, wraz z przebudową linii tramwajowej w ulicy Bernardyńskiej do mostu na rzece Brda oraz włączeniem w linię tramwajową Babia Wieś;
- b) przebudowa ronda Bernardyńskiego na skrzyżowanie z rozszerzoną wyspą centralną wraz z sygnalizacją świetlną;
- c) rozbudowa ulic: Wały Jagiellońskie, Toruńskiej, Bernardyńskiej z dostosowaniem rozwiązań do planowanego skrzyżowania wraz z budową infrastruktury przeznaczonej dla transportu publicznego (zatoki autobusowe, przystanki tramwajowe wraz z peronami). Ponadto planuje się wykonanie przejazdu tramwajowego przez północną jezdnię ulicy Toruńskiej sterowanego sygnalizacją świetlną. W ramach rozbudowy ulic planuje się rozbudowę chodników oraz ścieżek rowerowych;
- d) rozbudowa ulicy Kujawskiej – ze względu, iż planowana linia tramwajowa w ulicy Kujawskiej musi zostać obniżona w stosunku do istniejącego terenu, obecna ulica Kujawska ulegnie całkowitej rozbiórce. Przy nowym przebiegu ulicy (jezdni zachodniej) uwzględniono odsunięcie jej od istniejącej linii zabudowy. Jezdnia ta na znacznym odcinku przebiega po istniejących wysokościach, wyjątek stanowi wyłączenie z ronda Bernardyńskiego, oraz włączenie w rondo Kujawskie. Jezdnia

zachodnia posiada dwa pasy ruchu po 3,5 m każdy, od strony zachodniej zaprojektowano chodnik. Wschodnia jezdnia ulicy Kujawskiej posiada dwa pasy ruchu po 3,5 m, oraz wyznaczony BUSPAS (3,5 m). Włączenie ulicy Karpackiej w ulicę Kujawską odbywa się poprzez skrzyżowanie na prawoskręty poprzez pas wyłączania współdzielony z BUSPAS-em. Włączanie się do ruchu z ulicy Karpackiej odbywa się bez pasa włączania. W pasie rozdziału ulicy Kujawskiej zaprojektowano linię tramwajową w ścianach oporowych;

- e) przebudowa ronda Kujawskiego na skrzyżowanie z rozszerzoną wyspą centralną wraz ze sygnalizacją świetlną. Ze względu na zachowanie normatywnych spadków linii tramwajowej, zachodzi konieczność obniżenia ronda Kujawskiego w stosunku do istniejącego, o ponad 2,5 m. W ramach przebudowy przewiduje się zmniejszenie istniejącej wyspy środkowej (do wielkości wystarczającej na pomieszczenie infrastruktury tramwajowej). Przewiduje się zwiększenie ilości pasów ruchu, tak by zachować wystarczające wymagania przepustowości;
- f) przebudowa Alei Wojska Polskiego, ulicy Kujawskiej (wlot południowy do Ronda Kujawskiego) oraz ulicy Solskiego z dostosowaniem geometrycznym oraz wysokościowym rozwiązań do obniżonego skrzyżowania wraz z budową infrastruktury przeznaczonej dla transportu publicznego (zatoki autobusowe, przystanki tramwajowe wraz z peronami). W ramach rozbudowy ulic planuje się rozbudowę chodników oraz ścieżek rowerowych;
- 8) przebudowa ul. Długiej wraz z miejscami parkingowymi;
- 9) przebudowa fragmentów ul. Karpackiej (wjazd w ulicę Kujawską) i Babia Wieś, rozbudowa ul. Zbożowy Rynek, budowa dodatkowej drogi komunikującej budynku od strony Placu Kościeleckich.

W ramach konsultacji społecznych wprowadzono zmiany, które spowodowały konieczność ulepszania wcześniej opracowanej koncepcji.

Poniżej wymieniono kluczowe zmiany mające znaczny wpływ na przyjęte rozwiązania:

1. Likwidacja jednego pasa ruchu na zachodnim wlocie Ronda Bernardyńskiego – ma na celu zwiększenie przestrzeni dla użytkowników pieszych oraz rowerzystów kosztem ruchu samochodowego.
2. Korekta przebiegu ul. Toruńskiej – ma na celu przyjęcie rozwiązań projektowych, które w przyszłości umożliwią rozbudowę ul. Toruńskiej do dwóch jezdni oraz

zapewnią wystarczającą przestrzeń do prowadzenia ruchu rowerowego oraz pieszego po południowej stronie ul. Toruńskiej bez konieczności wyburzeń budynków.

3. Korekta przebiegu ul. Kujawskiej od Ronda Bernardyńskiego do Ronda Kujawskiego – polegała na zwiększeniu odsunięcia od istniejącej linii zabudowy w celu wygospodarowania miejsca na prowadzenie ruchu pieszego oraz rowerowego po wydzielonych pasach.
4. Korekta kształtu Ronda Kujawskiego – polegała na zmniejszeniu wyspy środkowej oraz wyprowadzeniu zwrotnic poza obszar skrzyżowania przy pomocy specjalnych rozwiązań technicznych. Rozwiązanie to spowodowało zmniejszenie robót ziemnych w obszarze skrzyżowania, poprawiło geometrię samego skrzyżowania oraz korzystnie wpłynęło na podłączenie dróg w sąsiedztwie skrzyżowania.
5. Wprowadzenie przejścia dla pieszych przez ul. Wojska Polskiego na wysokości ul. Sokolej – przejście zostało wprowadzone na wnioski mieszkańców.
6. Korekta północnej jezdni ul. Wojska Polskiego – istniejący przekrój trzech pasów został zmniejszony do dwóch oraz przebieg został skorygowany, przez co została zachowana ciągłość dróg rowerowych oraz pieszych od ul. Kujawskiej do ul. Ogińskiego.
7. Zaprojektowanie parkingów dla samochodów osobowych.

Powyższe zmiany odróżniają wariant alternatywny (wstępna koncepcja) od wariantu najkorzystniejszego, wybranego przez Inwestora (koncepcja ostateczna, przyjęta po uzgodnieniach ze społeczeństwem).

Wariant najbardziej korzystny dla środowiska polega na przyjęciu planowanych rozwiązań opisanych powyżej. Realizacja przedsięwzięcia według wybranego wariantu wpłynie na bezpieczeństwo użytkowników dróg, w tym również bezpieczeństwo ruchu pieszych (nowe chodniki, ścieżka rowerowa, sygnalizacja świetlna) oraz zdecydowanie poprawi komfort przejazdu tą drogą. Poprawa warunków ruchu ma bezpośredni wpływ na środowisko: sprawne (bez przyspieszeń i hamowań) pokonanie drogi spowoduje zmniejszone zużycie paliwa i redukcję emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz zmniejszenie emisji hałasu. Zwiększenie przestrzeni dla rowerzystów może się przyczynić pośrednio na jakość powietrza w sąsiedztwie inwestycji. Przedłużenie linii tramwajowej powinno przełożyć się na zmniejszenie ruchu pojazdów w centrum miasta – więcej mieszkańców korzystać będzie z komunikacji miejskiej. Nowy odcinek linii tramwajowej znacznie usprawni komunikację z terenami Centrum miasta, rozładując ruch i skracając czas

przejazdu, zwłaszcza w przypadku południowo-zachodnich dzielnic Bydgoszczy. Korekta przebiegu ul. Toruńskiej w przyszłości umożliwią jej rozbudowę do dwóch jezdni oraz zapewni wystarczającą przestrzeń do prowadzenia ruchu rowerowego, a także pieszego po południowej stronie ul. Toruńskiej bez konieczności wyburzeń budynków. Korekta kształtu ronda Kujawskiego poprzez zmniejszenie robót ziemnych w obszarze skrzyżowania ograniczy oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo – wodne oraz ilości wytwarzanych odpadów.

Dzięki zastosowaniu wszelkich zaproponowanych przez Inwestora rozwiązań analizowane drogi spełnią wszystkie swoje funkcje, tj. drogi krajowej, ulicy miejskiej, dojazdowej do firm, usług, obiektów handlowych, obsługującą firmy, obiekty handlowe i usługowe oraz mieszkania zlokalizowane wzdłuż ulic – zjazdy, miejsca postojowe.

Przebudowa istniejących uzbrojeń wpłynie pozytywnie na środowisko, ponieważ nowe, wysokiej jakości materiały przebudowywanych rurociągów będą stanowić zabezpieczenie przed ewentualnymi awariami.

Najbliższe ujęcie wody podziemnej znajduje się na terenie dawnych Browarów Bydgoskich, które obecnie są w stanie likwidacji. Ujęcie to ujmuje poziom neogeński, występujący na głębokości około 65 m p.p.t. Wody tego poziomu posiadają naturalną izolację w postaci nadkładu spoistych osadów neogenu, a wyniki przeprowadzonych analiz chemicznych w ramach wykonanej dokumentacji hydrogeologicznej nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych dla badanych substancji mogących powodować zanieczyszczenia. Wyklucza to więc możliwość ewentualnego zanieczyszczenia II warstwy wodonośnej (poziomu użytkowego) terenu. Przez omawiany obszar przepływa Brda. Planowana inwestycja usytuowana jest na skarpie plejstocenijskiej doliny Brdy. Spływ powierzchniowy w kierunku północnym jest w naturalny sposób wymuszony rzeźbą terenu. Na opisywanym obszarze nie ma innych obiektów hydrologicznych.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200044 (JCWPd 44), zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143, poz. 896), 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. Powodem zagrożenia nie jest zmiana ilościowa wynikająca ze znacznego poboru wód podziemnych dla zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych PLRW 200020292999 – 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), stan tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły. Analizowana JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału do 2015 roku. Zastosowano derogację polegającą na odstępstwie czasowym do roku 2021. Przesunięcie terminu osiągnięcia celu z powodu konieczności dodatkowych analiz oraz długości procesu inwestycyjnego.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała zaopatrzenia w wodę. Nie będzie też powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych. Całość inwestycji projektuje się w układzie ulicznym, wody opadowe i roztopowe zbierane będą z odwadnianej jezdni wpustami drogowymi, które podłączone zostaną do kanalizacji deszczowej. Zebrane w system kanalizacyjny ścieki deszczowe podczyszczane będą w urządzeniach oczyszczających w postaci dwóch zespołów oczyszczających osadnik – separator. Stopień redukcji zanieczyszczeń dla separatorów został określony na poziomie ok. 97%, a dla osadników na poziomie ok. 60%. Po podczyszczeniu wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą istniejącym wylotem do rzeki Brdy.

Nie mniej jednak w trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi z pracujących maszyn i urządzeń. Paliwa do maszyn specjalistycznych (walce, koparki itp.) będą dowożone na teren budowy przez firmy zewnętrzne specjalistycznymi beczkownikami do tankowania tych urządzeń. Kierownik budowy lub kierownik odcinka będzie kontrolował na bieżąco ich tankowanie. Oleje, smary i płyny eksploatacyjne będą uzupełniane i wymieniane poza terenem budowy – w specjalistycznych serwisach. W przypadku wycieku płynów eksploatacyjnych neutralizacja będzie polegać na zabezpieczeniu tego miejsca sorbentem i przekazaniem zużytego sorbentu specjalistycznej firmie.

W związku z powyższym planowana inwestycja w fazie eksploatacji nie będzie miała negatywnego wpływu na cele środowiskowe wyznaczone dla jednolitych części wód

powierzchniowych i podziemnych. Projektowane zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego sprawią, że nie wpłynie ona również na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane 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.

Z uwagi na konieczność dostosowania parametrów technicznych istniejących dróg oraz poprawę skomunikowania wszystkich odcinków drogowych wskazanych do rozbudowy, i rozbudowę trasy tramwajowej od ronda Bernardyńskiego do ronda Kujawskiego, niezbędne jest zajęcie gruntów sąsiadujących.

Realizacja projektu wymaga rozbiórki ponad 20 obiektów/budynków i usunięcia kolidującej roślinności, w tym około 374 drzew i 259 m² zakrzewień.

Przeprowadzona inwentaryzacja dendrologiczna w zasięgu oddziaływania potwierdziła obecność drzewostanu o zróżnicowanej wartości biocenotycznej. Jednocześnie stwierdzono obecność pomników przyrody (drzew i winobluszczu), które zlokalizowane są w strefie od 40 do 200 m od terenu budowy poza zasięgiem przewidywanego oddziaływania.

Obszar inwestycji można podzielić na mniejsze fragmenty wyznaczone skrzyżowaniami. Pierwszy obszar to część ul. Zbożowy Rynek i jej przedłużenie ulice Wały Jagiellońskie i Długa na odcinku od ronda Bernardyńskiego do skrzyżowania z ulicą Podwale. W pasie rozdziału ulicy Wały Jagiellońskie nie rosną żadne drzewa i krzewy, tylko sama trawa. W trójkącie zieleni między ulicą Wały Jagiellońskie a ul. Długą rosną co kilka metrów drzewa śliwy ałyczy, wiązu pospolitego, jesionu wyniosłego, klonu pospolitego oraz kasztanowca białego. Rośnie tam kilka niewielkich skupin derenia, a na wysokości przystanku autobusowego spora skupina Tawuły van Huta. Znajdują się tu drzewa wartościowe, lecz nie pomnikowe. Na rondzie Bernardyńskim rośnie jeden klon pospolity, 7 żywotników wysokości około 1 m oraz krzewy róż i kwiaty. Kolejny obszar to pas drogowy ulicy Bernardyńskiej i przyległy do niego wyznaczony pas pomiędzy rondem Bernardyńskim a mostem przez rzekę Brdę. Na Placu Kościeleckich znajdują się gazony

z roślinami ozdobnymi, bylinami, drzewami, krzewami liściastymi i iglastymi. Iglaki to cisy i jałowce płozące, a drzewa to stare kasztanowce. W najbliższym sąsiedztwie ulicy Bernardyńskiej znajduje się kamień – pomnik oraz trzy kasztanowce. Za Placem Kościeleckich na wysokości stacji paliw rośnie młody klon jesionolistny oraz dwie skupiny berberysu czerwonoлистnego, a przed hotelem 4 młode platany posadzone po jego wybudowaniu. W pobliżu rzeki na skarpie rosną krzewy ozdobne, a na nabrzeżu Brdy wierzby. Kolejny odcinek to strona parzysta ulicy Bernardyńskiej od mostu do ronda Bernardyńskiego. Od strony rzeki Brdy w kierunku ronda Bernardyńskiego przy schodach występują klony zwyczajne i krzewy ozdobne między innymi lilaka pospolitego. Na terenie zielonym przed budynkiem Uniwersytetu Technologiczno-Przyrodniczego w Bydgoszczy i Kościoła Garnizonowego, zlokalizowano najbardziej wartościowy drzewostan w tym posadzone drzewa świerka pospolitego, lipy drobnolistnej, klonu pospolitego, kasztanowce, modrzewie, klon tatarski, morwa biała, wiązy, grochodrzewy. Wśród nich starodrzew, 9 z nich ma powyżej 100 lat, a 30 powyżej 50 lat. Ponadto na tym terenie znajdują się nasadzenia krzewów ozdobnych w różnym wieku, głównie tawuły i derenia.

Kolejny odcinek to ulica Toruńska od ronda Bernardyńskiego do skrzyżowania z ulicą Babia Wieś i teren przy torowisku przy ulicy Babia Wieś. Za torowiskiem przed terenem kościoła garnizonowego oraz UTP rosną stare topole, wiązy, jesiony, dęby, kasztanowce, śliwy ałycze, klony oraz krzewy śnieguliczki białej i bzu czarnego. Od strony jezdni do torowiska w pasie zieleni rosną wiązy, klony pospolite oraz jawory, bez czarny i czeremcha. W ulicy Babia Wieś od strony torowiska rosną topole, a za nimi klony jawory oraz kasztanowiec.

Następny odcinek inwestycji to ulica Kujawska odcinek od ronda Bernardyńskiego do Kujawskiego. Po stronie wschodniej brak jest zadrzewienia aż do samego zbliżenia do ronda Kujawskiego za ulicą Sierocą, gdzie na skarpie rosną młode drzewa i krzewy głównie grochodrzewu i wiązu, a w trójkącie między chodnikiem a ulicą Sieradzką rosną grochodrzewy, klony jesionolistne, w większości przypadków o nieprawidłowo ukształtowanej koronie z zachwianą statyką, klony pospolite, lipy, wiązy oraz drzewa owocowe między innymi grusza, wiśnia i śliwy ałycze. Najwartościowsze drzewa to trzy lipy o obwodzie pnia 112-169 cm, jarzab o obwodzie pnia 130 cm, klony pospolite o obwodzie pnia 100 i 109 cm oraz trzy wiązy o obwodzie pnia 144, 145 i 160 cm. Część drzew rośnie w zbytnim zagęszczeniu, utrudniającym ich prawidłowy wzrost i rozwój. W pasie rozdziału między ulicą Ustronie a Kujawską występują samosiewy topoli i klonu jesionolistnego.

Przy ulicy Karpackiej znajdują się głównie drzewa wyrosłe na skutek samosiewu grochodrzewu i klonu pospolitego oraz jesionolistnego. Następny teren to obszar ul. Kujawskiej od ronda Kujawskiego do ul. Marii Konopnickiej. Przeważają tu nasadzenia drzew tj.: brzoza, drzewa owocowe będące pozostałością ogrodów przydomowych oraz ich samosiew, kasztanowce, klony, jawory, klony jesionolistne, klony pospolite, lipy, wiązy, młode nasadzenia buka. W pasie drogowym ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ronda Kujawskiego do ulicy Chorwackiej rosną grochodrzewy, młode klony jesionolistne, klon pospolity, wiązy. Ponadto rosną młode drzewa, krzewy iglaste jałowce i żywotniki oraz formy krzewiaste wiązów, będące samosiewem. Najwartościowsze tu drzewa to rosnące po stronie parzystej ulicy wiązy. W pasie rozdziału jezdni przy torowisku występują krzewy derenia oraz śliwy czerwonołistnej.

W pasie robót i w rejonie przedmiotowej inwestycji nie stwierdzono stanowisk chronionych gatunków roślin, porostów, grzybów, ani zwierząt bezkręgowych. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie dojdzie do zniszczenia siedlisk przyrodniczych chronionych w ramach sieci Natura 2000.

Potencjalnym siedliskiem dogodnym dla występowania jeża (*Erinaceus roumanicus*) są zadrzewienia ciągnące się po stoku lokalnego wzniesienia od obiektu nr 5 (schody terenowe), wzdłuż ul. Kujawskiej do ul. Karpackiej. 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.

Przeprowadzone badania terenowe potwierdziły w obrębie obiektów nr 1-3 wyznaczonych do rozbiórki obecność gniazdujących gołębi miejskich i 1 pary kawki.

Jednocześnie w żadnym z budynków wskazanych do rozbiórki nie potwierdzono obecności śladów skupisk nietoperzy takich jak zimowiska czy letnie kolonie lub śladów bytowania tej grupy zwierząt, np. odchodów.

W badanych zadrzewieniach stwierdzono występowanie 11 gatunków ptaków. Gniazdowanie lub prawdopodobne gniazdowanie dotyczy 9 gatunków: grzywacza, kwiczoła, bogatki, kowalika, pełzacza ogrodowego, sroki, szpaka, mazurek, kawka. Wszystkie lęgowe gatunki stwierdzono w zadrzewieniu ciągnącym się wzdłuż torowiska przy ul. Babia Wieś, za wyjątkiem modraszki, stwierdzonej przy sąsiedniej ul. Bernardyńskiej.

Na podstawie prowadzonych obserwacji i nasłuchów detektorowych w otoczeniu obiektów wyznaczonych do rozbiórki i w obrębie drzewostanów występujących w zasięgu oddziaływania stwierdzono 3 gatunki nietoperzy:

- a) borowca wielkiego (*Nyctalus noctula*);
- b) karlika malutkiego (*Pipistrellus pipistrellus*);
- c) mroczka późnego (*Eptesicus serotinus*).

Jednocześnie nie potwierdzono zasiedlenia budynków i drzew przez nietoperze, które należy traktować jako siedliska potencjalne.

Celem wyeliminowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia względem stwierdzonych gatunków chronionych ptaków i nietoperzy lub ich siedlisk bytowania, zaplanowano prowadzenie prac rozbiórkowych i wycinki w okresie jesienno-zimowym, po uprzednim uszczelnieniu pomieszczeń przed możliwością zasiedlenia obiektów.

W składzie gatunkowym stwierdzonych zwierząt, a w szczególności ptaków i nietoperzy potwierdzono obecność typowych gatunków zasiedlających tereny miejskie, niezagrożonych w skali kraju czy regionu. Jednocześnie zniszczenie stwierdzonych siedlisk gatunków chronionych nie będzie mieć wpływu na stan zachowania ich populacji lub ograniczenia dostępności do dogodnych miejsc bytowania.

Usunięcie drzewostanów, w których stwierdzono obecność potencjalnych siedlisk grzywacza (przy powtórnej kontroli terenowej stwierdzono całkowite zniszczenie wcześniej zidentyfikowanych 4 gniazd grzywacza wskutek silnych wiatrów wiejących w drugiej połowie lipca 2015 r.), nie będzie negatywnie oddziaływać na stan zachowania populacji tego gatunku oraz dostępność do dogodnych miejsc jego gniazdowania.

Analizując przedłożoną dokumentację stwierdzono, że realizacja planowanego zamierzenia dotyczy terenów w istotny sposób przekształconych w wyniku działalności człowieka, pozbawionych naturalnych siedlisk przyrodniczych.

W związku z powyższym, wykonanie zaplanowanych prac nie wiąże się z naruszeniem lub zniszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych, terenów leśnych, obszarów wodnych lub wodno – błotnych.

Z uwagi na charakter planowanej inwestycji jej skalę, zakres i lokalizację względem obszarów objętych ochroną oraz przyjęte rozwiązania minimalizujące wpływ inwestycji na elementy środowiska przyrodniczego i rekompensujące straty w usuwanym drzewostanie nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności.

Jednocześnie informuję, że w odniesieniu do gatunków chronionych roślin, grzybów oraz zwierząt obowiązują uwarunkowania wynikające z art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody. W przypadku konieczności podjęcia czynności zakazanych względem ww. gatunków konieczne jest uprzednie uzyskanie stosownego zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, zgodnie z wymogami art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

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, uznano ten fakt za nieznaczający.

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 przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawałne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

Zgodnie z pkt. 133 ppkt 4 Wytycznych w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych

lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 5 maja 2009 r. (opublikowanych na stronie www.mrr.gov.pl w zakładce: Obowiązujące wytyczne MRR): „ocena oddziaływań skumulowanych powinna dotyczyć wpływów związanych z narastającymi zmianami w parametrach związanych z emisjami do środowiska, wynikającymi ze zsumowania wpływów powodowanych przez istniejące lub dające się przewidzieć działania. Tak więc oddziaływania skumulowane to suma wszystkich wpływów dotykających w sposób całościowy określonego odbiorcę oddziaływania”.

W związku z realizacją przedsięwzięcia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia 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, stwarzałyby ww. ryzyko.

Inwestor wnioskami wpływ: 22 października oraz 23 listopada 2015 r., działając na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. ustawy Kpa, wniósł o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Podstawę do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnej, która nie jest prawomocna i ostateczna stanowi art. 108 ustawy Kpa. Zgodnie z tą regulacją rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie w przypadkach, „gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony”.

W ocenie Wnioskodawcy w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzą przynajmniej dwie przesłanki wymienione w art. 108 ustawy Kpa: inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Ustawodawca nie definiuje pojęcia „interes społeczny”,

podobnie jak nie definiuje pojęcia „wyjątkowo ważny interes strony”. Pozostawia to ocenie organu uprawnionego do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności.

Inwestor w przedmiotowym wniosku wskazał na ważny interes społeczny związany z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, uzasadniając koniecznością poprawy warunków bezpieczeństwa pieszych oraz zmotoryzowanych użytkowników planowanego do rozbudowy układu komunikacyjnego ulic: Kujawskiej, Wojska Polskiego oraz ronda Kujawskiego i Bernadyńskiego. Zwrócono uwagę, że opracowany już 2008 roku „Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego”, przez Katedrę Budownictwa Drogowego UTP w Bydgoszczy, wspomina o destrukcji układu drogowego. Podjęte przez Inwestora działania pośrednie w postaci bieżących napraw przestają wystarczać, przez co stwarza się coraz większe niebezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Poprzez ułożenie nawierzchni i wprowadzenie nowych technologii w zakresie wykonawstwa oraz wprowadzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawi się bezpieczeństwo w tym rejonie miasta, nie tylko osób mieszkających, ale również odwiedzających nowo powstały kompleks handlowy, poprzez dostosowanie układu drogowego do obowiązujących przepisów prawnych i norm w tym zakresie.

Otwarcie nowego kompleksu handlowego, zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, spowodował wzrost zainteresowania mieszkańców tym rejonem miasta. Wzrost zainteresowania przełożył się prawdopodobnie na wzrost natężenia w ruchu drogowym, co spowoduje zwiększoną emisję zanieczyszczeń do powietrza oraz poziomu hałasu. W chwili obecnej zgodnie z aktualną mapą akustyczną dla Bydgoszczy tereny w tym rejonie miasta kwalifikowane są jako tereny, na których występują przekroczenia hałasu drogowego. Zgodnie z przedstawionymi założeniami raportu o oddziaływaniu na środowisko dla tej inwestycji, po jej wybudowaniu i oddaniu do użytkowania, przewidywane jest obniżenie natężenia ruchu samochodowego. Ma to związek z utworzeniem nowych połączeń komunikacyjnych transportu zbiorowego, zarówno tramwajowego, jak i autobusowego, które są jednym z filarów gospodarki niskoemisyjnej w mieście w zakresie transportu niskoemisyjnego. Nowe połączenia komunikacji zbiorowej zachęcą mieszkańców do skorzystania z tego środka transportu. Szybkie przeprowadzenie inwestycji uchroni okolicznych mieszkańców od wpływu związanego z zanieczyszczeniem powietrza oraz nadmiernym hałasem.

Podobną argumentację przyjął Trybunał Konstytucyjny w uzasadnieniu wyroku z dnia 6 czerwca 2006 r., znak: K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „władze publiczne są bowiem przede

wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Dlatego, należy dążyć do uzyskania takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w nim i umożliwia korzystanie w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych powinny także obejmować działania poprawiające aktualny stan środowiska i programować jego dalszy rozwój, także poprzez kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju. W ramach przytoczonej zasady, ważna jest nie tylko ochrona przyrody czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany również z koniecznością budowania nowej infrastruktury. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia. Wskazane jest zatem również rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji dróg, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Dlatego, ważna jest tu zasada „zrównoważonego rozwoju”, wpisana do Konstytucji RP w art. 5. W ramach zasady zrównoważonego rozwoju mieści się bowiem, nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowy stosownej infrastruktury niezbędnej do zaspokojenia potrzeb życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Zasada zrównoważonego rozwoju zawiera, więc w sobie konieczność uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i potrzebę stosownego ich wyważenia.

Każda inwestycja drogowa, pomimo iż stwarza zagrożenie dla środowiska, jednocześnie służy ludziom i zapewnia rozwój społeczny oraz cywilizacyjny. Jej realizacja z zachowaniem warunków i zasad rozwoju zrównoważonego, leży w interesie społecznym.

Równomiernie istotnym argumentem w sprawie przyznania rygoru natychmiastowej wykonalności jest wyjątkowo ważny interes strony, który polega na pozyskaniu dofinansowania ze środków zewnętrznych. Brak uzyskania w odpowiednim terminie ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, uniemożliwi wystąpienie o kolejne decyzje administracyjne, a w konsekwencji uniemożliwi o aplikowanie po dofinansowanie realizacji inwestycji ze środków zewnętrznych. Ze względu na szeroki zakres zamierzenia i przewidywane z tym koszty, jedyną możliwością realizacji jest uzyskanie dofinansowania. Brak pozyskania finansowania z innych środków niż budżet wnioskodawcy przekreśli realizację zadania, a co za tym idzie uniemożliwi poprawę komunikacji i bezpieczeństwa

w rejonie miasta i realizację przedstawionych powyżej argumentów, które są zarówno interesem społecznym dla mieszkańców Bydgoszczy i regionu, jak również wyjątkowo ważnym interesem strony.

Warto w tym przypadku zwrócić uwagę na fragment uzasadnienia prawnego do postanowienia SKO we Wrocławiu z dnia 24 marca 2011 r. nr SKO 4136/8/1, „(...) nie ma żadnych wątpliwości co do tego, że przedsięwzięcie pn.: „Budowa Mostu Wschodniego w W.” stanowi zamierzenie inwestycyjne, którego przedmiot i znaczenie należy oceniać w szczególności w kategoriach właściwych - w kontekście postanowień art. 108 § 1 k.p.a. - zarówno dla „innego interesu społecznego”, jak i dla „ważnego interesu strony”. W istocie trudno w tym przypadku uciec od takiej konstatacji, zważywszy także na to, że inwestorem jest gmina (będąca miastem na prawach powiatu) zamierzająca w ten sposób realizować zadanie należące do sfery zadań własnych tego rodzaju jednostki samorządu terytorialnego [zob. art. 7 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 ze zm., dalej: u.s.g.); art. 4 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1592 ze zm.); art. 19 ust. 1 i 5 ustawy z dnia 18 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 ze zm.)] stanowiące zarazem inwestycję celu publicznego [art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 ze zm.), w zw. z art. 6 pkt 1 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2010 r. Nr 102, poz. 651 ze zm.)]” (LEX nr 863175).

Przywołać w tym miejscu można wyrok NSA z dnia 21 czerwca 1999 r. IV SA 1424/97 (LEX nr 47860) – „nie może budzić wątpliwości, że budowa ulicy leży w interesie społecznym, który trafnie przedkładany jest ponad interes stosunkowo niewielkiej grupy osób realizujących na tym terenie parking. Nadanie w tych warunkach rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m.in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowanych zamierzeń inwestycyjnych (budowy ulicy) nie może być ocenione jako naruszające prawo”. Z wyroku tego jednoznacznie wynika, że inwestycja drogowa leży w interesie społecznym; w konsekwencji spełniona jest przesłanka interesu społecznego.

Z kolei drugą przesłanką do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest wyjątkowo ważny interes strony. Według orzecznictwa NSA (wyrok z dnia 27 lutego 1998 r. V SA 688/97) „jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędności niezwłocznego działania ustawodawca

uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym określonym w art. 108 § 1 ustawy Kpa”.

Rozpatrywane przedsięwzięcie, należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców miasta Bydgoszczy. Zapewnienie drożności układu komunikacyjnego miasta w tym okresie, również możliwości sprawnego przejazdu m.in. służb ratunkowych (pogotowie, straż pożarna i in.) ma ogromne znaczenie i należy do katalogu podstawowych obowiązków władz samorządowych.

Biorąc pod uwagę opracowane prognozy ruchu, obecny układ drogowy w tej części miasta Bydgoszczy, Inwestor nie jest w stanie spełnić wymagań pod względem stabilności w sieci komunikacyjnej.

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

Z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie sprawie rygoru natychmiastowej wykonalności, uznano za w pełni uzasadniony.

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

jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ze względu na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, czyli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 ze zm.).

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

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2013 r. poz. 687 ze zm.), o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY

DARIUSZ WRZOS

46

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz,
2. AQUA S.A., ul. Kancelarska 28, 60-327 Poznań,
3. Prezydent Miasta Bydgoszczy, ul. Jezuicka 1, 85-102 Bydgoszcz,
4. Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych, ul. Dwernickiego 1, Bydgoszcz
5. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 ustawy Kpa
6. RDOŚ – a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy
2. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Bydgoszczy

Sprawę prowadzi: Pani Karina Ścieszyńska tel. (52) 506 56 66 wew. 6052 e-mail: kscieszynska@rdos-bydgoszcz.pl.



Bydgoszcz, dnia 22 lutego 2016 r.

WOO.4210.16.2013.KŚ.60

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.)

I. Projektowane linie tramwajowe:

W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę układu tramwajowego, poprzez wykonanie linii tramwajowej w ul. Kujawskiej, która połączy istniejącą linię tramwajową znajdującą się w ul. Wojska Polskiego z linią tramwajową w ul. Bernardyńskiej oraz Babia Wieś. Zakres przebudowy linii tramwajowej jest determinowany możliwością włączenia w istniejący układ tramwajowy.

W zakres zadania wchodzi:

- a) rozbiórka linii tramwajowej od mostu Bernardyńskiego w kierunku pętli Babia Wieś;
- b) rozbiórka linii tramwajowej w ul. Wojska Polskiego wraz z pętlą tramwajową;
- c) rozbiórka dwóch przystanków tramwajowych;
- d) budowa linii tramwajowej w ul. Kujawskiej wraz z wykonaniem rozjazdów w rejonie Ronda Kujawskiego oraz Bernardyńskiego;
- e) odbudowa linii tramwajowej w ul. Bernardyńskiej;
- f) odbudowa linii tramwajowej w kierunku pętli Babia Wieś;
- g) budowa toru odstawczego przed Rondem Kujawskim w ul. Wojska Polskiego;
- h) budowa 6 przystanków tramwajowych.

Celem podstawowym w projekcie budowlanym jest połączenie pętli tramwajowej w ul. Wojska Polskiego z linią tramwajową przebiegającą przez rondo Bernardyńskie. Przewidziano połączenie w ciągu ul. Kujawskiej. Zgodnie z zaproponowanym kilometrażem zaprojektowano układ węzłowy w rejonie ronda Bernardyńskiego za pomocą zwrotnic standardowych oraz wydłużonych. Za rondem Bernardyńskim zastosowano łuk o promieniu 400 m. Na powyższym odcinku międzytorze wynosi 4,00 m. Wymiar ten uzależniony jest od umożliwienia swobodnego zabudowania ciągu słupów sieci trakcyjnej w międzytorzu. Na rondzie Kujawskim,

podobnie jak na wcześniejszym, również zaprojektowano węzeł z wydłużonymi zwrotnicami. Dokonano włączenia z ul. Kujawskiej w ul. Wojska Polskiego (w stan istniejący) oraz wyprowadzono częściowo torowisko w stronę zachodnią, w ul. Solskiego. Na planie sytuacyjnym zamieszczono zestawienie projektowanej geometrii torów tramwajowych dla poszczególnych linii i ich torów.

Projektowana niweleta torów tramwajowych łączących rondo Bernardyńskie z rondem Kujawskim uzależniona jest od:

- a) niwelety istniejących torów w ciągu ul. Bernardyńskiej oraz ul. Babia Wieś;
- b) niwelety istniejących torów w ciągu ul. Wojska Polskiego;
- c) minimalizacji robót ziemnych;
- d) zastosowania maksymalnych pochyłeń w rejonie przystanków oraz nowo projektowanych układów węzłowych.

W związku z dużą różnicą rzędnych między rozpatrywanymi rondami zastosowano maksymalne pochylenia. Mimo takiego zabiegu dochodzi do konieczności obniżenia ronda Kujawskiego nawet o 3,00 m w stosunku do stanu istniejącego.

Maksymalne pochylenie niwelety torów projektowanych na szlaku wynosi 50 ‰, zaś w obrębie przystanków 25 ‰. Załomy profilów o różnych pochyleniach przekraczających 6,0 ‰ należy wyokrąglić przy pomocy łuku kołowego o promieniu $R=1000$ m, zaś powyżej 10 ‰ o promieniu $R=2000$ m. W celu minimalizacji robót ziemnych w obrębie projektowanego tunelu oraz na rondzie Kujawskim zaproponowano maksymalne podniesienie ronda Bernardyńskiego. W obrębie ronda Bernardyńskiego zastosowano mniejsze promienie łuków pionowych od zalecanych w celu skrócenia długości stycznej łuku, która w przeciwnym wypadku zachodziłaby na krzyżownicę.

Najkrótszy odcinek jednostajnego pochylenia niwelety na szlaku wynosi 63,36 m. Krótsze odcinki występują w rejonie przystanków oraz węzłów rozjazdowych.

W związku z rozbudową układu tramwajowego zaprojektowano dwa rodzaje konstrukcji nawierzchni:

1. Konstrukcja bezpodsypkowa z podbudową betonową zapewniającą trwałą podstawę dla nawierzchni torowej w miejscach o zwiększonych oddziaływaniach dynamicznych.

Nawierzchnię należy wykonać na odcinkach:

- a) linia nr 1 w km 0+140,00 - 0+892,00;
- b) linia nr 2 w km 0+023,00 - 0+248,00;
- c) linia nr 3 w km 0+000,00 - 0+137,00.

Konstrukcja nawierzchni bezpodsypkowej i podtorza:

- a) szyna rowkowa 60R2,

- b) szyna rowkowa 59R2 dla łuków o promieniu $R \leq 29$ m,
- c) otulina sprężysta – mocowanie szyny za pomocą systemów opartych na żywicach poliuretanowych lub systemów profilowych z podlewem, (system ERS lub równoważny),
- d) płyta żelbetowa, prefabrykowana lub wykonana „in situ” (dla płyt wykonanych na miejscu - zbrojenie z mikrowłókien),
- e) mata antywibracyjna - na długości przystanków, węzła zwrotnicowego na rondzie Bernardyńskim oraz w tunelu wzdłuż ulicy Kujawskiej,
- f) geowłóknina separacyjna,
- g) podtorze z gruntu stabilizowanego wraz z warstwą ochronną z niesortu, zagęszczona do modułu 120 MPa,
- h) podtorze ukształtowane ze spadkiem do odwodnienia.

W łukach o promieniu mniejszym od 100 m należy zastosować poprzeczki spinające toki szynowe, co 2 m z płaskownika o wymiarach 70 x 10 mm, rozmieszczone prostopadle do osi toru. W tzw. „strefach ciszy” koniecznych dla prawidłowego działania sygnalizacji świetlnej nie należy stosować wyżej wymienionych poprzeczek spinających.

2. Konstrukcja podsypkowa z podbudową z tłucznia kamiennego, zostanie wykonana na pozostałych odcinkach.

Konstrukcja nawierzchni podsypkowej i podtorza:

- a) szyna rowkowa 60R2,
- b) szyna rowkowa 59R2 dla łuków o promieniu $R \leq 29$ m,
- c) przytwierdzenie typu Sk112,
- d) przekładka pod szynę rowkową,
- e) podkładka żebrowa PT180,
- f) podkłady drewniane w rozstawie 0,67 m,
- g) podsypka tłuczniowa o grubości 20 cm,
- h) podtorze z gruntu stabilizowanego wraz z warstwą ochronną z niesortu, zagęszczona do modułu 120 MPa,
- i) geowłóknina separacyjna,
- j) podtorze ukształtowane ze spadkiem do odwodnienia.

W łukach o promieniu mniejszym od 100 m zaplanowano poprzeczki spinające toki szynowe co 2 m z płaskownika o wymiarach 70 x 10 mm, rozmieszczone prostopadle do osi toru. W tzw. „strefach ciszy” koniecznych dla prawidłowego działania sygnalizacji świetlnej, nie przewidziano wyżej wymienionych poprzeczek spinających.

W łukach o promieniu mniejszych od 52 m zastosowano smarownice torowe spełniające wymagania zawarte w aprobacie technicznej CNTK nr AT/09-2008-0164-00 zasilane panelem fotowoltanicznym.

3. Konstrukcja rozjazdów:

Na trasie rozbudowy układu tramwajowego zaprojektowano ogółem 12 rozjazdów dwóch typów:

- a) o promieniu $R=50\text{m}$ - zwrotnice nr 1, 2, 3 i 4;
- b) rozjazdy z wydłużoną zwrotnicą jednostronne - zwrotnice nr 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 i 12.

Napędy rozjazdów zjazdowych posiadać będą manualne napędy zwrotnicowe wyposażone w elektroniczną kontrolę i sygnalizację położenia iglicy oraz tłumik hydrauliczny. Napędy rozjazdów najazdowych posiadać będą napędy elektrohydrauliczne zasilane prądem z sieci trakcyjnej. Będą wyposażone w automatyczne sterowanie i zapewnią współpracę z uliczną sygnalizacją świetlną, wyposażone w tłumik hydrauliczny, drażki kontrolno-ryglujące i nastawczy oraz ryglowanie elektryczne położenia zwrotnicy.

Zwrotnice wykonane w technologii „głębokiego łoża” z wymiennymi iglicami.

Rozjazdy wykonane z szyn rowkowych posiadających aprobatę techniczną CNTK AT/09-2008-0056-01.

II. Parkingi:

1. zlokalizowany w pasie drogi krajowej nr 25 (ul. Kujawska w istniejącym pasie dzielącym przed Rondem Kujawskim wlot południowy):
 - a) parking dostosowany do samochodów osobowych;
 - b) projektuje się miejsca postojowe o wymiarach $2,5 \times 5,0$ m, jezdnia manewrowa szerokości 5,0 m;
 - c) konstrukcja nawierzchni z kostki brukowej betonowej na warstwie z kruszywa łamanego;
 - d) powierzchnia (miejsca post. oraz jezdnia manewrowa) – max 3500 m^2 ;
 - e) ilość miejsc postojowych ~ 140 wraz z miejscami dla osób niepełnosprawnych.
2. zlokalizowany w południowo-wschodnim kwartale u pomiędzy ulicami: Kujawską, Toruńską, Ustronie:
 - a) parking dostosowany do samochodów osobowych;
 - b) projektuje się miejsca postojowe o wymiarach $2,5 \times 5,0$ m;
 - c) jezdnia manewrowa o szerokości 5,0 m;
 - d) konstrukcja nawierzchni z kostki brukowej betonowej na warstwie z kruszywa łamanego;
 - e) powierzchnia (miejsca postojowe oraz jezdnia manewrowa) – max 2300 m^2 ;
 - f) ilość miejsc postojowych ~ 95 wraz z miejscami dla osób niepełnosprawnych.
3. zlokalizowany przy południowej krawędzi ul. Długiej:

- a) parking dostosowany do samochodów osobowych;
 - b) projektuje się miejsca postojowe o wymiarach 2,5 x 5,0 m;
 - c) jezdnia manewrowa szerokości 6,0 m (ul. Długa);
 - d) konstrukcja nawierzchni z kostki brukowej betonowej lub kamiennej na warstwie kruszywa łamanego;
 - e) powierzchnia (miejsca postojowe oraz jezdnia manewrowa) ~300 m²;
 - f) ilość miejsc postojowych ~ 20 wraz z miejscami dla osób niepełnosprawnych.
4. Miejsca postojowe po dwóch stronach projektowanej drogi dojazdowej przy Rondzie Kujawskim.

III. Drogi:

1. Przyjęte konstrukcje techniczne projektowanej drogi:

ulice: Kujawska, L. Solskiego, Aleja Wojska Polskiego, ul. Bernardyńska, Toruńska, Wały Jagiellońskie – kategoria ruchu KR5:

- a) warstwa ścieralna z SMA – 8 cm;
 - b) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego – 10 cm;
 - c) podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego – 13 cm;
 - d) podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mech. – 20 cm;
 - e) podłoże G1
2. Przyjęte parametry techniczne:
 - a) Wały Jagiellońskie:
 - klasa ulicy - główna (G);
 - minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - min. 35,0 m;
 - prędkość projektowa - 60 km/h;
 - prędkość miarodajna - 70 km/h;
 - przekrój poprzeczny - 2x2;
 - szerokość jezdni - 2 x 3,5 m;
 - szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,5 m;
 - szerokość pasa rozdziału - 2,0 – 15,0 m;
 - minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej – 2,0 m;
 - minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
 - minimalna szerokość pasa zieleni - 1,5 m;
 - obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
 - przewidywany ruch pojazdów - KR 5;
 - rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;

- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

b) ulica Toruńska:

- klasa ulicy – Gp;
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - min. 10,0 m (istniejąca);
- prędkość dopuszczalna V_0 - 50 km/h;
- prędkość miarodajna - 60 km/h;
- przekrój poprzeczny podstawowy - 1x2 (istniejący);
- szerokość jezdni - 2 x 3,0 m (istniejąca);
- szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,0 m;
- minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej – 2,0 m;
- minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
- minimalna szerokość pasa zieleni - min. 1,5 m;
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
- przewidywany ruch pojazdów - KR 5;
- rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

c) ulica Bernardyńska:

- klasa ulicy - zbiorcza (Z);
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - min. 30,0 m;
- prędkość projektowa - 60 km/h;
- przekrój poprzeczny - 2x2;
- szerokość jezdni - 2 x (3,25-3,5) m;
- szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,5 m;
- szerokość pasa rozdziału - 6,0 – 22,0 m;
- minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej – 2,0 m;
- minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
- minimalna szerokość pasa zieleni - min. 1,0 m;

- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
- obecne ograniczenie do 8 T;
- przewidywany ruch pojazdów – KR5;
- rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

d) ulica Kujawska:

- klasa ulicy - zbiorcza (Z);
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - 30,0 m;
- prędkość projektowa - 60 km/h;
- przekrój poprzeczny (szerokość jezdni);
- jezdnia zachodnia – 2 pasy ruchu (2 x 3,5 m);
- jezdnia wschodnia – 2 pasy ruchu + wydzielony BUSPAS (3 x 3,5 m);
- szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,5 m;
- szerokość pasa rozdziału - 12,0 – 42,0 m;
- minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej – 2,0 m;
- minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
- minimalna szerokość pasa zieleni - min. 1,0 m;
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
- przewidywany ruch pojazdów - KR 5;
- rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

e) ulica L. Solskiego:

- klasa ulicy - główna (G);
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - 45,0 m;
- prędkość projektowa - 60 km/h;
- prędkość miarodajna - 70 km/h;
- przekrój poprzeczny - 2x2;

- szerokość jezdni - 2 x 3,5 m;
- szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,5 m;
- szerokość pasa rozdziału – max 43,0 m;
- minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej – 2,0 m;
- minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
- minimalna szerokość pasa zieleni - min. 1,0 m;
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś
- przewidywany ruch pojazdów - KR 5;
- rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

f) Aleja Wojska Polskiego:

- klasa ulicy - główna (G);
- minimalna szerokość w liniach rozgraniczających - 43,0 m;
- prędkość projektowa - 60 km/h;
- prędkość miarodajna - 70 km/h;
- przekrój poprzeczny (jezdni północna 2 pasy ruchu, jezdni południowa 2 pasy ruchu);
- szerokość jezdni - 2x3,5 m;
- szerokość pasa ruchu dla samochodów - 3,5 m;
- szerokość pasa rozdziału – max 43 m;
- minimalna szerokość wydzielonej ścieżki rowerowej - 2,0 m;
- minimalna szerokość chodników - 2,0 m;
- minimalna szerokość pasa zieleni - 1,5 m;
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś;
- przewidywany ruch pojazdów - KR 5;
- rodzaj nawierzchni pasa ruchu samochodowego – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni ścieżki rowerowej – bitumiczna;
- rodzaj nawierzchni chodników - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni ciągu pieszo jezdni - kostka betonowa;
- rodzaj nawierzchni zjazdów - kostka betonowa;

– rodzaj nawierzchni zatok autobusowych - kostka kamienna/beton cementowy.

IV. Charakterystyka kanalizacji deszczowej:

Projektowany zakres inwestycji objęty jest w zdecydowanej części obszarem zlokalizowanym w zlewni tzw. Kolektora K15. Jedyne część ulicy Wojska Polskiego odwadniana będzie do kolektora zlokalizowanego w tejże ulicy. Zaplanowano również przebudowę wylotu do rzeki Brdy.

Zgodnie z założeniami określonymi w „Studium programowo-przestrzennym kanalizacji deszczowej dla miasta Bydgoszczy” przyjęto następujące wartości współczynników spływu:

- a) dla terenów tras komunikacyjnych dwujezdniowych przyjęto współczynnik spływu wynoszący $f=0,59$ (Solskiego, Wojska Polskiego, Kujawska wraz z ul. Karpacką);
- b) dla ulic miejskich jednojezdniowych $f=0,80$ (Toruńska, Zbożowy Rynek);
- c) dla ulic miejskich dwujezdniowych $f=0,64$ (Bernardyńska).

1. Istniejące kolektory kanalizacji deszczowej:

a) Zlewnia ulicy Wojska Polskiego.

Kolektor $\varnothing 1,0$ m w ulicy Wojska Polskiego, $Q_z = 1050 \text{ dm}^3/\text{s}$.

b) Zlewnia Kolektora K.15. (ul. Solskiego, Rondo Kujawskie, ul. Kujawska, ul. Karpacka, Rondo Bernardyńskie, ul. Bernardyńska, ul. Toruńska, ul. Zbożowy Rynek):

- Kolektor K.15 $\varnothing 0,7$ m i dalej $\varnothing 0,8$ m w ulicy Bernardyńskiej, $Q_z = 1137,5 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- Kolektor K.15 $\varnothing 0,5$ m w ulicy Zbożowy Rynek, $Q_z = 783,9 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- Kanał $\varnothing 0,4$ m w ulicy Kujawskiej $Q_z = 499,8 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- Kanał $\varnothing 0,4$ m w ulicy Karpackiej $Q_z = 499,8 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- Kanał $\varnothing 0,3$ m w ulicy Chołoniewskiego $Q_z = 329,3 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Ścieki deszczowe przed odprowadzeniem do rzeki Brdy podczyszczane są w istniejącym układzie separatorów i osadników zlokalizowanych po zachodniej stronie ulicy Bernardyńskiej przy moście Bernardyńskim.

2. Projektowane kolektory deszczowe:

a) Zlewnia ulicy Wojska Polskiego:

Odwodnienie modernizowanej ulicy Wojska Polskiego pozostanie bez zmian. Ścieki deszczowe będą trafiały do istniejącego kolektora deszczowego o średnicy $\varnothing 1,0$ m w ulicy Wojska Polskiego.

b) Zlewnia Kolektora K.15:

Odwodnienie przeprojektowywanego układu drogowego ulic Solskiego, Wojska Polskiego, Kujawskiej, Karpackiej, Zbożowy Rynek, Toruńskiej, Bernardyńskiej wraz z Rondem Kujawskim oraz Bernardyńskim skierowane będzie do istniejących oraz

nowoprojektowanych odcinków kanałów deszczowych.

Odwodnienie odcinka ulicy Solskiego:

W przeprojektowywanym odcinku ulicy Solskiego wybudowane zostaną dwa odcinki kanalizacji deszczowej:

- średnicy \varnothing 0,25 m $Q_z = 103 \text{ dm}^3/\text{s}$ – dla odwodnienia nitki północnej;
- średnicy \varnothing 0,4 m $Q_z = 360 \text{ dm}^3/\text{s}$ – dla odwodnienia nitki południowej i przejścia ścieków z ulicy Chołoniewskiego.

Kanały te zostaną przekierowane do istniejącego kanału deszczowego w ulicy Kujawskiej o średnicy \varnothing 0,4m $Q_z = 499,8 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Odwodnienie ulic Kujawskiej oraz Karpackiej:

Przebudowywane ulice Kujawska oraz Karpacka odwadniane będą do:

- kanału istniejącego \varnothing 0,4 m $Q_z = 499,8 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- kanału projektowanego \varnothing 0,4 m $Q_z = 499,8 \text{ dm}^3/\text{s}$ – do którego przekierowane zostaną również ścieki z kanału prowadzonego w ulicy Kujawskiej na południe od Ronda Kujawskiego.

Odwodnienie ulicy Zbożowy Rynek:

Odwodnienie ulicy Zbożowy Rynek realizowane będzie tak jak do tej pory do Kolektora K.15 o średnicy \varnothing 0,5 m $Q_z = 783,9 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Odwodnienie ulicy Toruńskiej:

Odwodnienie ulicy Toruńskiej następować będzie do nowoprojektowanego odcinka kanalizacji deszczowej w ulicy Bernardyńskiej.

Odwodnienie ulicy Bernardyńskiej planuje się do:

- istniejącego Kolektora K.15 o średnicy \varnothing 0,8m w ulicy Bernardyńskiej, $Q_z = 1137,5 \text{ dm}^3/\text{s}$;
- kanału projektowanego w ulicy Bernardyńskiej o średnicy \varnothing 0,7m $Q_z = 790,0 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Kanał projektowany o średnicy \varnothing 0,7 m zostanie włączony do Kolektora K.15 przed układem separatorów i osadników. Kolektor K.15 w miejscu włączenia posiada średnicę \varnothing 0,7 m oraz przepustowość $Q_z = 1803,1 \text{ dm}^3/\text{s}$

V. Podczyszczanie ścieków deszczowych:

Wody deszczowe z terenu projektowanej przebudowy ulic Solskiego, Wojska Polskiego, Kujawskiej, Karpackiej, Toruńskiej, Zbożowy Rynek oraz Bernardyńskiej trafiać będą do układu kanalizacji deszczowej i będą oczyszczane w istniejącym układzie podczyszczania ścieków deszczowych przed odprowadzeniem ich do rzeki Brdy.

VI. Sieć trakcyjna:

1. Planuje się wykonanie sieci trakcyjnej łańcuchowej półskompensowanej. Sieć w rejonie węzłów drogowych mocowana będzie na poprzeczkach podtrzymujących, wykonanych z liny stalowej nierdzewnej 19 x 1,25. Natomiast na szlaku na słupach posadowionych w międzytorzu wykorzystane będą wysięgniki. Zastosowane zostaną przewody jezdne profilowane srebrne o przekroju znamionowym 100 mm² (DjpS-100), zawieszane na normatywnej wysokości. Zastosowana zostanie lina nośna z miedzi przewodowej twardej L-95 (żyła Cu kl. II (19x2,50) o przekroju znamionowym 95 mm².
2. Długości przęseł nie będą przekraczać 40 m.
3. Przewiduje się posadowienie słupów trakcji tramwajowej na fundamencie o konstrukcji pała betonowego wywierconego w rurze obsadowej lub kręgach betonowych o średnicy 1000 mm.
4. Przewiduje się zastosowanie słupów ocynkowanych (z typoszeregu słupów STOR) malowanych w kolorze, który ustalony zostanie w dokumentacji wykonawczej.
5. Poziom napięcia izolacji:
 - a) urządzenia i osprzęt sieciowy podlegający działaniu napięcia w tym urządzenia zasilane z sieci trakcyjnej 600V DC;
 - b) rozłączniki, odłączniki, izolatory, kable 1000V DC.

VII. Demontaże:

Demontażowi podlegają słupy i fragmenty sieci w miejscu wyłączenia sieci trakcyjnej.

VII. Rozwiązanie kolizji:

1. z siecią sanitarną deszczową, wodociągową:

W związku z przebudową układu drogowego w ramach robót konieczna będzie budowa/przebudowa/likwidacja odcinków kanałów sanitarnych, fragmentów kanalizacji deszczowej oraz sieci wodociągowej.

2. Charakterystyka pozostałych rozwiązań:

- a) likwidację kolizji: sieci elektroenergetycznych - przewiduje się przebudowy odcinków kabli, jeżeli znajdą się one równolegle pod projektowanymi drogami lub będą przebiegać pod nią na nienormatywnych rzędnych;
- b) likwidację kolizji z liniami napowietrznymi niskiego napięcia – kolidujące odcinki w części przewiduje się do skablowania;
- c) likwidację kolizji z istniejącym oświetleniem drogowym – wymaga likwidacji szeregu słupów istniejących oraz ich kabli zasilających;

- d) likwidację istniejącej sygnalizacji świetlnej i budowę nowej (na wszystkich skrzyżowaniach w tym rondach, przy przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów przewiduje się ustawienie sygnalizacji świetlnej);
- e) przebudowę sieci ciepłej oraz demontaż unieczynnionej i likwidowanej sieci;
- f) likwidację kolizji z istniejącą siecią telekomunikacyjną;
- g) likwidację kolizji z istniejącą siecią gazową poprzez przebudowę istniejącej sieci gazowej oraz demontaż nieczynnej sieci gazowej.
- h) projekt układu chodników oraz ścieżek rowerowych w przedmiotowym rejonie prac;
- i) projekt lokalizacji infrastruktury dla potrzeb komunikacji publicznej;
- j) rozbiórka istniejących pasów drogowych oraz 15 budynków mieszkalnych, 8 budynków gospodarczych, schodów terenowych, torów tramwajowych oraz przejścia podziemnego pod rondem Kujawskim.

VIII. Przebudowa i podłączenie schodów terenowych do ciągu pieszego ulicy Kujawskiej do Parku na Wzgórzu Wolności.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY

DARIUSZ WRZOS