REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

Bydgoszcz, dnia 05 marca 2020 r.

WOO.420.226.2018.ADS.19

WPŁYNĘŁO
2020 -03- 13
L. dz. 1
Kraków

Pani
Dominika Mazur
MP Mosty S.A.
Ul. Dekerta 18
30-703 Kraków

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w odpowiedzi na pismo z dnia 21 lutego 2020 r., znak: L. dz. MP-MOSTY/348/P/DM/1/19-7/357 (wpływ: 27 lutego 2020 r.), odsyła w załączeniu decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nr 93/2019, z dnia 6 września 2019 r., znak: WOO.420.226.2018.ADS.15, stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu inżynierskiego w obszarze węzła drogowego drogi krajowej nr 5 (Al. Jana Pawła II) z drogą powiatową nr 3034C (ul. Wojska Polskiego) – jezdnia północna w Bydgoszczy", wraz z informacją o jej ostateczności.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
Maria Dombrowicz

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

DECYZJA OSTATECZNA
Decyzja stała się ostateczna
dnia 08 października 2019 r.
Bydgoszcz, dnia 05.03.2020
Główny Specjalista
Anna Deczkowska-Kadowska

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

Bydgoszcz, dnia 06 września 2019 r.

WOO.420.226.2018.ADS.15

DECYZJA Nr 93/2019

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l), art. 84 ust. 1a i 2 oraz art. 85 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uooiośw, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 8 sierpnia 2018 r., znak: MP-MOSTY/348/P/PST/1/16-84, uzupełnianego w dniach 13 września i 3 października 2018 r., Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w imieniu którego początkowo występowali Pan Piotr Stejbach i Pan Piotr Kula, a następnie (od dnia 12 grudnia 2018 r.) Pani Dominika Mazur,

orzekam

I. Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla wariantu I przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu inżynierskiego w obszarze węzła drogowego drogi krajowej nr 5 (Al. Jana Pawła II) z drogą powiatową nr 3034C (ul. Wojska Polskiego) – jezdnia północna w Bydgoszczy", realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

II. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uooiośw, istotne warunki korzystania ze środowiska 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, w tym w szczególności:

1. 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), w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
2. Plac budowy wyposażyć w środki (sorbenty) do neutralizacji ewentualnych rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku ich awaryjnego wycieku, zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a środki zużyte do neutralizacji substancji ropopochodnych przekazać uprawnionym odbiorcom do unieszkodliwienia.
3. Zaplecza budowy nie lokalizować w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkalnych.
4. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
5. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
6. Transportować materiały pylące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
7. Zraszać materiały sypkie wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
8. Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac w razie potrzeby zabezpieczyć przed:
   a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodzenie skupisk drzew i ich oznakowanie;
   b) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz niepodnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew;
   c) przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych, np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie trwania suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót.

UZASADNIENIE

W dniu 8 sierpnia 2018 r., Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w imieniu którego wystąpił Pan Piotr Stejbach i Pan Piotr Kula, złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu inżynierskiego w obszarze węzła drogowego drogi krajowej nr 5 (Al. Jana Pawła II) z drogą powiatową nr 3034C (ul. Wojska Polskiego) – jezdnia północna w Bydgoszczy", realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku. Wniosek ten został uzupełniony w dniach 13 września i 3 października 2018 r. W toku postępowania (w dniu 16 stycznia 2019 r.) Inwestor, tj. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, przedłożył nowe pełnomocnictwo z dnia 12 grudnia 2018 r., w którym Pani Dominika Mazur, została upoważniona do reprezentowania Wnioskodawcy w niniejszym postępowaniu. Tym samym, wcześniejsze pełnomocnictwa straciły ważność.

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

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku przedsięwzięć, dla których wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, a organem wykonawczym jest organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot od niej zależny w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016 r., poz. 446 ze zm.), jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej kip) wraz z jej uzupełnieniem nadesłanym w dniu 20 maja 2019 r., ustalono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60, tj.: „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".

Zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 uouioś i stosownie do art. 63 ust. 2 tej ustawy odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pod nr 1274/2018.

W dniu 11 października 2018 r., po weryfikacji wniosku, tut. Organ wszczął postępowanie (zawiadomienie znak: WOO.420.226.2018.ADS.3), a także stosownie do art. 78 ust. 1 pkt 2 i art. 64 ust. 1 pkt 4 uouioś, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. zamierzenia (pisma znaki kolejno: WOO.420.226.2018.ADS.4 i WOO.420.206.2018.ADS.5).

Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z dnia 19 października 2018 r., znak: NNZ.40.B.58.2018, wyrażająca brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 22 października 2018 r.

Opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 7 listopada 2018 r., znak: GD.RZŚ.435.482.2018.NJ, wyrażająca brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 13 listopada 2018 r.

W wyniku weryfikacji dokumentacji, organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w karcie informacyjnej, nie jest wystarczający pod względem merytorycznym, dlatego pismem z dnia 24 października 2018 r., znak: WOO.420.226.2018.ADS.6, wezwał Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, pod względem klimatu akustycznego

i ochrony powietrza, zmian klimatycznych oraz gospodarki odpadami.

W dniu 20 maja 2019 r., Inwestor złożył stosowne wyjaśnienia.

Ponieważ informacje wymagające uzupełnienia nie wniosły nowych dowodów w sprawie, a stanowiły jedynie uszczegółowienie danych z karty informacyjnej przedsięwzięcia, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Po przeanalizowaniu danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu, w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś oraz biorąc pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, a także opinię Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 22 lipca 2019 r., wydał postanowienie znak: WOO.420.226.2018.ADS.12, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ale zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a uouioś, wskazał istotne warunki korzystania ze środowiska 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.

Równocześnie zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie.

Ponadto, informację o wydanym postanowieniu odstępującym od konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść zamieszczono także w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1040/2019.

W toku postępowania nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Zadanie polega na przebudowie istniejącego obiektu inżynierskiego – wiaduktu drogowego – w ciągu Trasy Średnicowej (ul. Wojska Polskiego), nad drogą krajową nr 5 (Aleje Jana Pawła II) w Bydgoszczy (wiadukt północny) wraz z dojazdami. Jest to droga klasy G. Na wiadukcie znajdują się obecnie dwa pasy ruchu jezdni jednokierunkowej. Nawierzchnia jezdni na dojazdach do obiektu oraz na samym obiekcie jest bitumiczna.

Na etapie sporządzania karty informacyjnej przedsięwzięcia, Inwestor wykluczył możliwość realizacji przedsięwzięcia w innym wariancie lokalizacyjnym niż proponowany.

Wariant tzw. „zerowy", tzn. niepodejmowanie inwestycji, polega na pozostawieniu obiektu mostowego w stanie dotychczasowym, co grozi jego dalszą degradacją i może bezpośrednio przyczynić się do pogorszenia warunków drogowych dla pojazdów. Jest to rozwiązanie bardzo niekorzystne z punktu widzenia bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i pojazdów.

Wariant I polega na podjęciu w całości planowanego przedsięwzięcia, ponieważ obejmuje całkowitą przebudowę obiektu inżynierskiego, co sprzyja poprawie bezpieczeństwa w ruchu pojazdów i ruchu pieszych, a także poprawia sposób gospodarowania wodami opadowymi w związku z przebudową przepustów drogowych.

Wariant II polega jedynie na doraźnej oraz powierzchniowej naprawie obiektu i nie przewiduje jego przebudowy, tym samym zakłada czasową poprawę bezpieczeństwa w transporcie.

Inwestor preferuje wykonanie inwestycji zgodnie z wariantem I.

W okolicy dominuje zabudowa wielorodzinna, wysokie budynki zamieszkania zbiorowego po stronie zachodniej oddzielone są naturalnym jarem (w którym przebiega Aleja Jana Pawła II), od niższych budynków zamieszkania zbiorowego po stronie wschodniej. Na wschód od przedmiotowego obiektu, znajduje się kładka dla pieszych o konstrukcji stalowej. Jest to obszar o znacznym zagęszczeniu mieszkańców (os. mieszkaniowe Wzgórze Wolności i Wyżyny) z wydzielonymi terenami handlowymi, usługowymi, usług komunikacyjnych, jak również usług energetycznych i ciepłowniczych.

Najbliższa zabudowa mieszkaniowa (wielokondygnacyjne, wielorodzinne budynki), zlokalizowana jest w odległości około 150 m od przyczółków obiektu mostowego w kierunku wschodnim i zachodnim.

Przebudowywany obiekt stanowi fragment Trasy Średnicowej miasta Bydgoszczy oraz drogi powiatowej nr 3034C. Położony jest w ciągu komunikacyjnym umożliwiającym ruch na kierunku wschód - zachód oraz ruch docelowy na najbardziej zaludnione osiedla mieszkaniowe w południowej części miasta (Wyżyny, Kapuściska, Glinki, Wzgórze Wolności, Błonie) oraz z kierunku Bydgoskiego Parku Przemysłowego.

Gęsta, zwarta zabudowa budynkami zamieszkania zbiorowego wymusza umożliwienie komunikacji pieszo-rowerowej nad naturalną doliną, w której znajduje się droga krajowa nr 5 (Al. Jana Pawła II).

W wyniku planowanej przebudowy zostanie:

- podniesiona nośność wiaduktu do odpowiadającej klasie drogi,
- rozbudowany obiekt do pełnowymiarowego ciągu pieszo-rowerowego.

Przebudowywany obiekt mostowy i odcinek drogi na całej długości będzie pokrywał się z obecnym przebiegiem. Początek i koniec odcinków, zostaną dowiązane sytuacyjnie do stanu istniejącego.

Na etapie analizowania negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz oddziaływania pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła więc efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska, przede wszystkim powietrza oraz klimatu akustycznego. Biorąc pod uwagę powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował ryzyko wystąpienia efektu skumulowanego oddziaływania.

Oddziaływanie akustyczne północnej jezdni wiaduktu (przedmiotowego przedsięwzięcia), może się kumulować z innymi źródłami tego samego rodzaju, czyli drogami, czy liniami tramwajowymi znajdującymi się w jego otoczeniu. W uzupełnieniu KIP z dnia 20 maja 2019 r. przeprowadzono dodatkowe obliczenia uwzględniające oddziaływanie dróg i linii tramwajowej w rejonie przedsięwzięcia. Obliczenia rozprzestrzeniania się hałasu wykonano dla oddziaływania układu dróg łącznie z przebudowywanym odcinkiem i bez niego. Z wyników przeprowadzonych analiz wynika, że rozpatrywana część wiaduktu nie jest dominującym źródłem hałasu. Z przedstawionego w uzupełnieniu KIP z dnia 20 maja 2019 r. porównania wynika, że przebudowywany wiadukt (jezdnia północna) nie powoduje kumulacji oddziaływań akustycznych o istotnym znaczeniu. Wzrost poziomów hałasu po uwzględnieniu przebudowywanej jezdni nie przekracza 0,4 dB. Wyliczone poziomy hałasu są kształtowane przez pozostałe źródła hałasu. Realizacja inwestycji nie zmieni parametrów ruchu, a układ drogowy, którego częścią jest wiadukt pozostanie niezmieniony. Omawiana przebudowa nie wpłynie istotnie na warunki akustyczne. Dzięki poprawie jakości nawierzchni drogi, polepszeniu ulegnie płynność ruchu, co przełoży się na poprawę warunków akustycznych.

W zakresie oddziaływań skumulowanych, przeanalizowano również wpływ na jakość powietrza atmosferycznego. Przeprowadzono obliczenia stężeń zanieczyszczeń powietrza, jakie będą generowane przez ruch samochodów na etapie eksploatacji na wiadukcie objętym przebudową oraz pozostałych odcinkach dróg węzła, na którym zlokalizowany jest wiadukt.

Wyniki analiz wskazują, że poza pasem drogowym nie wystąpią przekroczenia wartości odniesienia i poziomów dopuszczalnych.

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

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie; górskie lub leśne; objęte ochroną, w tym strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej. Przedsięwzięcie usytuowane jest w mieście Bydgoszcz, o znacznej gęstości zaludnienia.

W bezpośrednim otoczeniu nie odnotowano występowania studni głębinowych, urządzeń melioracyjnych, większych cieków i zbiorników wodnych. Najbliższy zbiornik wodny, o powierzchni około 10000 m^2, zlokalizowany jest w odległości około 1,3 km w kierunku południowo-zachodnim, a rzeka Brda – w odległości około 0,9 km w kierunku północnym.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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.

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW200020292999 - Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Ze względu na charakter inwestycji, a więc przebudowę istniejącego już układu komunikacyjnego, małą wartość bonitacyjną gleb występujących w granicach analizowanego obszaru oraz uregulowanie gospodarki wodno - ściekowej, nie przewiduje się ryzyka zagrożenia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Nie przewiduje się powstania ścieków technologicznych. Maszyny i pojazdy nie będą myte na terenie bazy.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia w fazie eksploatacji na środowisko zaproponowano następujące działania:

- odwodnienie projektowanego odcinka drogi będzie realizowane na dotychczasowych zasadach poprzez wpusty i studzienki do kanalizacji deszczowej,
- racjonalne i oszczędne gospodarowanie środkami (chlorek sodu) do zwalczania śliskości zimowej, które stosowane w nadmiarze szkodzą środowisku biologicznemu,
- pielęgnowanie i uzupełnianie zieleni izolacyjnej.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu 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. Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Bazy transportowe i zaplecza budowy nie powinny być lokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkalnych. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pylących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonane zostaną jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Teren budowy zaopatrzony zostanie w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych (sorbenty). W przypadku zaistnienia takiej konieczności, zanieczyszczenia zostaną niezwłocznie usunięte, a zebrany materiał przekazany do unieszkodliwienia uprawnionemu odbiorcy.

Na etapie budowy powstaną głównie odpady budowlane. Najwięcej wagowo odpadów powstanie w trakcie prac rozbiórkowych – zdjęcie nawierzchni twardej z dróg dojazdowych, chodnika i betonu ze schodów w ilości około 6200 Mg oraz z demontażu i rozbiórki obiektu mostowego o wadze 7550 Mg. Powstały odpadowy asfalt nie będzie zawierał smoły i w związku z tym sklasyfikowany został jako odpad inny niż niebezpieczny o kodzie 17 03 02. Nie przewiduje się powstania odpadów niebezpiecznych.

Serwisowanie oraz naprawa maszyn i urządzeń odbywać się będzie poza terenem robót oraz bazy budowlanej (w siedzibie firmy lub serwis wykonywany przez podmioty zewnętrzne).

Wytworzone odpady planuje się magazynować w sposób selektywny.

Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych generowane odpady będą bezpośrednio ładowane na pojazdy i następnie transportowane do zagospodarowania. Odpady przekazywane będą podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania nimi.

Odpady o kodzie 17 03 02 bez magazynowania, zostaną przekazane do wytwórni mas bitumicznych.

W przypadku użycia odpadu innego niż niebezpieczny (niezawierający smoły) o kodzie 17 03 02 bez przetworzenia w instalacji do tego przeznaczonej (wytwórnia mas bitumicznych) zostaną spełnione łącznie warunki przeprowadzenia tego odzysku zawarte w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796).

Podstawowym czynnikiem wpływającym na poziom emisji hałasu jest natężenie i struktura ruchu. Dane o natężeniu ruchu zostały przygotowane i przekazane przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, który jest zarządcą odcinka drogi objętego niniejszym przedsięwzięciem, jak również pozostałych dróg w otoczeniu tego odcinka.

Dane pochodzą z modelu transportowego miasta, który oblicza natężenie ruchu dla doby typowego dnia roboczego. W danych został uwzględniony podział na klasy pojazdów osobowe, dostawcze i ciężkie. Analizy odnoszą się do roku 2020 (rok oddania do użytkowania) i 2030 roku (10 lat po oddaniu odcinka do eksploatacji). Dane dotyczące ruchu tramwajowego zostały również przekazane przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy. Założono, że linia tramwajowa na analizowanym odcinku drogi będzie obsługiwana przez składy dwuwagonowe lub dwuczłonowe.

Prognozę oddziaływania akustycznego drogi wykonano z uwzględnieniem modelu terenu, który odzwierciedla ukształtowanie w miejscu realizacji inwestycji i w jej otoczeniu.

Przebudowa istniejącego obiektu inżynierskiego (jezdni północnej) nie ma wpływu na parametry ruchu na drodze. Celem analizowanego zadania jest dostosowanie obiektu do przepisów, a także obowiązującego i przewidywanego natężenia ruchu. Przedsięwzięcie z uwagi na skalę oraz zakres nie zmieni parametrów ruchu. W związku z tym nie wystąpią istotne różnice pomiędzy oddziaływaniem akustycznym w stanie istniejącym i docelowym.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, w oparciu o pismo Prezydenta Miasta Bydgoszczy, znak: WZR-III.033.32.2018.ŁK.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112, t.j.) obowiązujące dopuszczalne poziomy hałasu wynoszą:

1. na terenach szpitali w miastach, terenach zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej:
   - LAeq= 61 dB(A) (pora dzienna),
   - LAeq= 56 dB(A) (pora nocna),
2. na terenach mieszkaniowo - usługowych, terenach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej:

- LAeq= 65 dB(A) (pora dzienna),
- LAeq= 56 dB(A) (pora nocna),

3. na terenach w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców:
   - LAeq= 68 dB(A) (pora dzienna),
   - LAeq= 60 dB(A) (pora nocna).

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową 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".

W odniesieniu do hałasu pochodzącego od pojazdów szynowych zastosowano holenderską krajową metodę obliczania poziomów dźwięku pochodzących od pojazdów szynowych opublikowaną w „Reken-en Meetvoorschrift Railverskeerslawaai 96 Ministerie Volkshuisvesting. Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 listopad 1996".

Obliczenia akustyczne wykonano za pomocą programu SoundPlan. Wykorzystana do obliczeń wersja oprogramowania realizuje obliczenia zgodnie z metodą zalecaną przez IDO 9613-2, NMPB Routes-96 metodę francuską, RMR 2002 – holenderską krajową metodę obliczania poziomów dźwięku pochodzących z pojazdów szynowych.

Wykonana analiza akustyczna wykazała, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

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) oraz ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy, inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Biorąc pod uwagę wyniki przedstawionych analiz nie przewiduje się, aby jej eksploatacja powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza.

Na etapie eksploatacji wytworzone zostaną odpady powstałe w wyniku napraw, remontów, sprzątania wiaduktu przez służby porządkowe, czyszczenie urządzeń kanalizacyjnych oraz wypadków i zdarzeń losowych.

Wytworzone odpady w pierwszej kolejności przekazane zostaną do odzysku.

W przypadku gdy odzysk odpadów będzie niemożliwy, np. z przyczyn technologicznych lub nie będzie uzasadniony z przyczyn ekologicznych, odpady przekazane zostaną uprawnionemu podmiotowi do unieszkodliwienia.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Zgodnie z przekazaną kartą informacyjną przedsięwzięcia w obrębie konstrukcji obiektu nie potwierdzono obecności siedlisk lęgowych ptaków lub bytowania nietoperzy. Jednocześnie zajęciu podlegać będzie konstrukcja mostu, nawierzchnia drogowa oraz powierzchnie trawnikowe, pełniące funkcję terenu zieleni urządzonej na obszarze miejskim.

Projekt nie wymaga usunięcia drzew, a dla zabezpieczenia drzew rosnących w zasięgu przewidywanego wpływu, a nie podlegających usunięciu wskazano na potrzebę zastosowania w razie konieczności działań zabezpieczających przed uszkodzeniem ich pni, brył korzeniowych i koron.

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

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

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

Na podstawie zebranego materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz z uwagi na lokalizację i skalę przedsięwzięcia, stwierdzono, że zamierzenie inwestycyjne nie spowoduje zagrożenia dla środowiska oraz zdrowia i życia ludzi.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Z uwagi na zmianę nawierzchni drogi, co przełoży się na polepszenie płynności przejazdu nie będzie to oddziaływanie znaczące.

W zakresie adaptacji do zmian klimatu i wystąpienia opadów deszczu, zgodnie z informacjami przedstawionymi w KIP, wody opadowe z chodnika i nawierzchni jezdni zostaną skierowane, zgodnie ze spadkiem poprzecznym jezdni, do ścieków liniowych wykonanych z granitu na styku z krawężnikiem i dalej wzdłuż krawężników do wpustów mostowych osadzonych w płycie pomostu. Stamtąd trafią do kolektora odwodnieniowego i dalej do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zaprojektowany system odwodnienia posiada odpowiednią przepustowość do przeprowadzenia wód opadowych w trakcie deszczy nawalnych, które mogą występować w związku ze zmianami klimatycznymi.

W rejonie zamierzenia nie występują osuwiska, tereny zagrożone powodzią lub podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje lub przyjmujący zgłoszenie, o których mowa w art. 72 uouioś.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy uouioś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do decyzji lub zgłoszenia budowy, o których mowa w art. 72. 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.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu

Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1044 j.t.), jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione z obowiązku jej dokonania.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
Maria Dombrowicz

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy uouioś

Otrzymuje:
1. Pani Dominika Mazur Pełnomocnik, MP Mosty Sp. z o.o., ul. Dekerta 18, 30-703 Kraków
2. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, ul. Toruńska 174 a, 85-844 Bydgoszcz
3. Prezydent Miasta Bydgoszczy, ul. Jezuicka 1, 85-102 Bydgoszcz

Do wiadomości:
1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk

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

WPŁYNĘŁO
2019 -09- 13
L. dz. 1408
Kraków