



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 17 lipca 2017 r.

WOO.4207.87.2017.DM.7

DECYZJA Nr 41/2017

Na podstawie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1 pkt 10, 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, 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 30 marca 2017 r., bez sygnatury, Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Bydgoskich Przemysłowców 6, w imieniu którego występuje Pełnomocnik – Pan Paweł Szczuraszek z Biura Inżynierii Drogowej BID s.c. z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Strusiej 17, przekazanego przez Prezydenta Miasta Bydgoszczy pismem z dnia 25 kwietnia 2017 r., znak: WZR-III.033.15.2017/MCM, wpływ: 27.04.2017 r., uzupełnionego w dniu 25 maja 2017 r.,

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa wewnętrznej ulicy Grzybowej w Bydgoszczy”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym we wniosku i załącznikach graficznych.
- II. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, 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. wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności rozpoczęcia prac w okresie lęgowym, wyłącznie po potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika (ornitologa) braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków na terenie inwestycji;
2. drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac należy zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - a) mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatami niezakłócającymi naturalnego procesu kompartmentalizacji (CODIT - Compartilisation of Decay in Trees), polegającego na otaczaniu miejsca zainfekowanego barierami ochronnymi. Dopuszcza się stosowanie preparatów nieuszkodzających tkanki kalusowej oraz miazgi, w szczególności grzybobójczych;
3. każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów, dokonać kontroli obecności w nich małych zwierząt (drobnych ssaków, gadów, płazów). W przypadku ich stwierdzenia, poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku. Ww. czynności prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym;
4. wykonać nasadzenia zastępcze drzew i krzewów, których skład należy oprzeć o gatunki rodzime oraz uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu ich

wykonania i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków (robinie zastąpić lipą drobnolistną).

UZASADNIENIE

W dniu 27 kwietnia 2017 r., Prezydent Miasta Bydgoszczy pismem z dnia 25 kwietnia 2017 r., znak: WZR-III.033.15.2017/MCM, przekazał wniosek z dnia 30 marca 2017 r., bez sygnatury, Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego Sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Bydgoskich Przemysłowców 6, w imieniu którego występuje Pełnomocnik – Pan Paweł Szczuraszek z Biura Inżynierii Drogowej BID s.c. z siedzibą w Bydgoszczy przy ul. Strusiej 17. Wniosek uzupełniono w dniu 25 maja 2017 r.

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 oraz art. 72 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy, z którego wynika; że decyzję środowiskową wydaje się przed uzyskaniem 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 2015 r., poz. 2031).

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć, dla których wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, dla której 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 t.j.), jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. Na podstawie KRS ustalono, że udziały Miasta Bydgoszczy wynoszą 94,862 %.

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.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane na podstawie w § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., jako przedsięwzięcie mogące

potencjalnie oddziaływać na środowisko, 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”, gdyż dotyczy drogi o długości ok. 1067,56 m.

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.

Do wniosku dołączona była karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 uouioś, kopia mapy ewidencyjnej.

Ze względu na brak karty informacyjnej wykonanej wg z art. 62a ust. 1 i 2 znowelizowanej uouioś oraz wypisów z rejestru gruntów Pełnomocnik Inwestora został wezwany do uzupełnienia braków we wniosku pismem WOO.4207.87.2017.DM z dnia 15 maja 2017 r.

Uzupełnienie wpłynęło w dniu 25 maja 2017 r., a 31 maja 2017 r. uzupełniono treść karty informacyjnej.

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 1072/2017.

Pismami z dnia 5 czerwca 2017 r., kolejno znak: WOO.4207.87.2017.DM.2 oraz WOO.4207.87.2017.DM.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz o wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z prośbą o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla ww. zamierzenia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy przekazał w dniu 23 czerwca 2017 r. opinię z dnia 19 czerwca 2017 r., znak: NNZ-40.B.29.2017, w której uznał, iż dla przedmiotowej inwestycji nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnieniu, w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 i 2 uouioś

oraz biorąc pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał w dniu 29 czerwca 2017 r. postanowienie, znak: WOO.4207.87.2017.DM.4, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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 1074/2017.

W toku postępowania nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy wewnętrznej ulicy Grzybowej w Bydgoszczy.

Rozpatrywana inwestycja położona jest w m. Bydgoszcz, na terenie Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technicznego. Obecnie istniejąca ulica ma nawierzchnię gruntową na odcinku od ul. Hutniczej do skrzyżowania z ul. Nowotoruńską. Fragment planowanej ulicy łączący obecną nawierzchnię ul. Grzybowej z ulicą Nowotoruńską, przechodzi przez teren leśny (dz. nr 4/108). Ulica Nowotoruńska jest ulicą o nawierzchni bitumicznej w dobrym stanie technicznym. Szerokość jezdni wynosi ok 7,5 m. Na fragmencie, na którym łączyć się będzie ona z ul. Grzybową zlokalizowane są zatoki autobusowe. Ulica Nowotoruńska to obecnie droga klasy „GP”.

Odwodnienie jest zapewniane w sposób powierzchniowy poprzez spadek jezdni na przyległy teren i do rowów przydrożnych.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest na działkach częściowo stanowiących pas drogowy i częściowo teren innych właścicieli. Inwestycja realizowana będzie trybem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Projekt sytuacyjny przewiduje wykorzystanie w możliwie najwyższym stopniu istniejącego pasa drogowego oraz dostosowanie geometrii drogi do jego przebiegu. Fragment przebiegający przez teren leśny został wybrany optymalnie, uwzględniając zarówno warunki terenowe, jak i możliwie najlepsze połączenie pod względem technicznym i bezpieczeństwa ruchu drogowego z ulicą Nowotoruńską.

Jezdnię ulicy Grzybowej zaprojektowano o szerokości 7,0 m, o nawierzchni bitumicznej, z obustronnymi poboczami gruntowymi szerokości 1,0 m. Spadek poprzeczny

jezdni daszkowy na odcinku prostym, jednostronny na łukach poziomych (z poszerzeniem jezdni na łukach).

W obrębie skrzyżowania z ul. Hutniczą zaprojektowano chodnik szer. 1,5 m biegnący przy krawędzi jezdni. Przez ul. Hutniczą poprowadzono przejście dla pieszych do istniejącego chodnika po drugiej stronie ulicy Hutniczej. Początek inwestycji znajduje się przy firmie Corimp, z tego też względu zaplanowano tu chodnik z kostki betonowej. Odwodnienie na tym odcinku jezdni ulicy za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, pochylenie daszkowe 2%. Wzdłuż chodnika zaprojektowano wpusty uliczne, z których woda prowadzona będzie ściekami podchodnikowymi do rowu przydrożnego samo odparowującego. W km 0+835 projektuje się nowy przejazd dla samochodów osobowych. Zakres prac na ulicy Nowotoruńskiej obejmować będzie: wykonanie skrzyżowania skanalizowanego uwzględniającego nowy wlot ul. Grzybowej, dyslokację zatok autobusowych, przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej, budowę oświetlenia ulicznego w obrębie skrzyżowania. Do oświetlenia użyte będą lampy energooszczędne, oprawy typu ledowego.

Zaplanowano również przejścia dla pieszych, umożliwiające dojście do przystanków autobusowych po obu stronach ulicy Nowotoruńskiej.

Realizacja zamierzenia wymaga usunięcia kolidujących drzew i krzewów, w związku z czym planowane są nowe nasadzenia,

Długość przebudowywanej drogi wynosi ok. 1 067,56 m.

Inwestycja częściowo przebiega w zakresie istniejącego pasa drogowego, w pozostałej natomiast części na działkach należących do innych właścicieli. W związku z powyższym niezbędne są podziały gruntów pod nową geometrię drogi.

Sąsiedztwo stanowią tereny:

- zabudowany (obszar od ul. Hutniczej, Grzybowej) obejmujący głównie: tereny przemysłowe, leśne, zurbanizowane niezabudowane,
- niezabudowany (obszar ul. Nowotoruńskiej) to tereny leśne, zurbanizowane tereny niezabudowane.

W rejonie planowanej inwestycji nie występują obszary charakteryzujące się wystąpieniem osuwisk i podtopień, a także obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony

uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

Przystępując do planowania inwestycji Inwestor rozpatrywał następujące warianty:

- Wariant „0” polegający na pozostawieniu drogi bez zmian, co spowoduje dalsze spowolnienie ruchu w skutek destrukcji nawierzchni jezdni.
- Warianty 1 – polegający na rozbudowie istniejącej drogi w jej dotychczasowym przebiegu o nawierzchni asfaltowej.

Do wykonania przebudowy przewiduje się następujące ilości surowców i materiałów:

- ok. 700 Mg mieszanki mineralno-asfaltowej,
- 12 Mg emulsji asfaltowej,
- ok. 2000 m³ mieszanki kruszywa niezwiązanego,
- ok. 50 m³ podsypki cementowo-piaskowej,
- ok. 50 m³ betonu cementowego.

Nowa nawierzchnia zapewni odpowiednią sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

- płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska substancji niebezpiecznych,
- bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów poprzez budowę chodników.

Realizacja inwestycji, która stanowić będzie częściowo nowy ciąg komunikacyjny, spowoduje zwiększenie ruchu drogowego, gdyż nowa bitumiczna nawierzchnia będzie częściowo alternatywą dojazdu na tereny Bydgoskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego, a ponadto dzięki połączeniu z ul. Nowotoruńską utworzy duży skrót dla jadących od tej strony miasta.

Potencjalnym zagrożeniem dla jakości wód jest ryzyko zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z awaryjnych wycieków paliw z maszyn budowlanych wykorzystywanych w trakcie budowy. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace

przeprowadzone zostaną w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Sprzęt będzie przechowywany i tankowany poza placem budowy.

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

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

Zadanie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem RW20001729192 - Kanał z Łęgnowa, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych zawartych z planie zagospodarowania wodami dorzecza Wisły oraz nie wpłynie na zmianę stanu wód powierzchniowych, gleby i wód podziemnych.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki drzew i krzewów, głównie robinii akacjowej, sosny oraz topoli. Z treści karty informacyjnej i jej uzupełnienia wynika, że zapewnione zostanie wykonanie nasadzeń zastępczych, które zaplanowane zostały w oparciu o gatunki

rodzime drzew i krzewów. Przewidziano również działania zabezpieczające drzewa rosnące w zasięgu prac na czas realizacji inwestycji.

Zgodnie z kartą informacyjną w obrębie drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia, które zaplanowano poza okresem lęgowym ptaków, nie stwierdzono obecności gatunków chronionych. Jednocześnie dopuszcza się wykonanie wycinki w okresie lęgowym wyłącznie po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika (ornitologa) braku lęgów ptasich.

Jednocześnie informuję, że w czasie prowadzonych prac, np. w ramach nadzoru inwestorskiego należy zwrócić szczególną uwagę i uwzględnić obecność dziko występujących gatunków zwierząt, celem wykluczenia możliwości naruszenia przepisów wynikających z ustawy o ochronie przyrody, ustawy Prawo łowieckie, a także ustawy o ochronie zwierząt, np. na skutek zniszczenia ich siedlisk, gniazd czy płoszenia zwierząt.

Z uwagi na potencjalną możliwość występowania małych zwierząt (np. drobnych ssaków, gadów) w zasięgu inwestycji, należy kontrolować wykopy pod kątem obecności w nich zwierząt.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Jednocześnie informuję, że 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 ww. ustawy o ochronie przyrody, np.

- 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 uszkodzenie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- 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 wykonanie czynności podlegających zakazom, na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Czynnikami mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej, tj. w godz. od 6⁰⁰ do 22⁰⁰.

Podczas tych prac można spodziewać się także lokalnych zanieczyszczeń pyłowych oraz gazowych, w postaci spalin emitowanych przez sprzęt mechaniczny. Będą to jednak uciążliwości czasowe.

Odpady na etapie realizacji inwestycji planuje się gromadzić selektywnie w wydzielonych oraz przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie przekazywać w pierwszej kolejności do odzysku, a jeżeli nie jest to możliwe to do unieszkodliwiania, odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.

Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadająca stosowne zezwolenie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i jak wcześniej wspomniano nie przewiduje się znaczącego zwiększenia ruchu drogowego. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie do obecnych wymogów.

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

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

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano

te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

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

1. powódź - zniszczenie 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. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiany odcinek posiada charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni zapewni odpowiednią sztywność i nośność oraz ochronę przed upałami i mrozami, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami.

W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym.

Mając na względzie skalę zamierzenia, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś, tj. 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 2015 r., poz. 2031).

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, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10. 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.

Na podstawie art. 1 ust.1 pkt 1 i art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 ze zm.) Wnioskodawca uiszczył opłatę skarbową w wysokości 205,00 zł za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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.

p.o. Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Marek Machnikowski

Załącznik:

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

Otrzymują:

1. Pan Paweł Szczuraszek - Pełnomocnik
Biuro Inżynierii Drogowej s.c.
ul. Strusia 17
85-447 Bydgoszcz
2. Bydgoski Park Przemysłowo-Technologiczny Sp. z o.o.
ul. Bydgoskich Przemysłowców 6
85-862 Bydgoszcz
3. Infrastruktura Kapuściska Spółka Akcyjna w Upadłości
ul. Wojska Polskiego 65
85-825 Bydgoszcz
4. Transclean Sp. z o. o.
ul. Wojska Polskiego 65
85-825 Bydgoszcz
5. Gmina Miasto Bydgoszcz
ul. Jezuicka 6A
85-102 Bydgoszcz
6. „D-Energia” Sp. z o.o.
88-320 Wymysłowice 1

Sprawę prowadzi: Danuta Marciniak, tel.: 52 50-65-666, wew. 6040, e-mail: danuta.marciniak.bydgoszcz@rdos.gov.pl.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy
ul. T. Kościuszki 27
85-079 Bydgoszcz
2. Prezydent Miasta Bydgoszczy
ul. Jezuicka 6a
85-102 Bydgoszcz
(zgodnie z art. 86a ww. ustawy ooś)



Bydgoszcz, dnia 17 lipca 2017 r.

WOO.4207.87.2017.DM.8

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 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 2016 r., poz. 353 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy rozbudowy wewnętrznej ulicy Grzybowej w Bydgoszczy.

Parametry planowanej drogi:

- kategoria ruchu – KR4,
- klasa techniczna „Z”,
- szerokość 7,00 m,
- obustronne pobocza gruntowe o szerokości 1,00 m (utwardzone kruszywem łamanym),
- chodnik 1,5 m,

Zakres prac obejmuje budowę:

- jezdni bitumicznej o szerokości 6,5 m,
- zjazdów publicznych i na drogi boczne,
- fragmentów chodników,
- skrzyżowań z drogami bocznymi,
- nawierzchni przez tory kolejowe,
- skrzyżowania skanalizowanego z ulicą Nowotoruńską w Bydgoszczy,
- wykonanie przejść dla pieszych.

Oprócz prac drogowych przewiduje się przebudowę:

- oświetlenia ulicznego w obrębie skrzyżowania z ulicą Nowotoruńską,
- kolidującej infrastruktury elektrycznej, teletechnicznej, wodociągowej,

- budowę ewentualnych przepustów,
- wycinkę kolidujących drzew i krzewów,
- nasadzenia zastępcze,
- regulację wysokościową urządzeń obcych.

W ramach wykonania elementów poszczególnych robót przewiduje się:

- a) wykonanie konstrukcji jezdni dla kategorii ruchu KR-5 (konstrukcja nowa), w tym:
 - warstwy ścieralnej z mastyksu grysowego SMA,
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego,
 - podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego ,
 - podbudowy pomocniczej z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 mm,
 - warstwy ulepszonej podłoża z gruntu stabilizowanego cementem,
 - podłoża gruntowego G1;
- b) wykonanie konstrukcji zjazdów z MMA, w tym
 - warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego,
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego,
 - podbudowy zasadniczej z mieszanki kruszywa niezwiązanego 0/31,5 mm,
 - podłoża gruntowego G1;
- c) wykonanie chodnika, w tym:
 - warstwy ścieralnej z kostki betonowej,
 - podsypki cementowo-piaskowej,
 - podłoża gruntowego G1;
- d) wykonanie zatoki autobusowej, w tym:
 - warstwy ścieralnej z kostki kamiennej,
 - podsypki cementowo-piaskowej,
 - podbudowy betonowej,
 - podłoża gruntowego G1.

p.o. Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Marek Machnikowski