



Bydgoszcz, dnia 21 lutego 2019 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.420.247.2018.ADS.15

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą Kpa, 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 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 sierpnia 2018 r. (wpływ: 30.08.2018 r.), uzupełnionego w dniu 15 października 2018 r., Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w imieniu którego wystąpiła Pani Agnieszka Szczuraszek – Kostencka z Biura Inżynierii Drogowej BID s.c. z siedzibą w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

postanawiam

- I. Nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa ulicy Ołowianej w Bydgoszczy”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.
- II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a uouioś wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków 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, zwłaszcza:



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

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

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. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
4. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
5. Zraszać materiały sypkie wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
6. Zastosować układ grawitacyjny odprowadzania wód opadowych i roztopowych do zbiorczego układu miejskiego.
7. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych oraz poinformowania właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o planowanych działaniach w powyższym zakresie. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
8. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym:
 - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew do wysokości min. 1,5 m od gruntu i wygrodzenie krzewów,
 - b) 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 preparatem grzybobójczym,

- c) przesuszeniem systemu korzeniowego, np. poprzez utrzymywanie maksymalnie przez dobę otwartych wykopów lub stosowanie mat osłaniających i ich nawilżanie w okresie obniżonej wilgotności gruntu i powietrza.
- 9. Nie organizować zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew.
- 10. Wykonać nasadzenia zastępcze w minimalnej skali odpowiadającej liczbie usuwanych drzew oraz powierzchni zakrzewień. Do nasadzeń zastępczych preferować rodzime gatunki. Nasadzenia wykonać przed ostatecznym oddaniem inwestycji do eksploatacji.

UZASADNIENIE

W dniu 30 sierpnia 2018 r., Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w imieniu którego wystąpiła Pani Agnieszka Szczuraszek – Kostencka z Biura Inżynierii Drogowej BID s.c. z siedzibą w Bydgoszczy, złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa ul. Ołowianej w Bydgoszczy”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku. Wniosek ten został uzupełniony w dniu 15 października 2018 r.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej kip) wraz z jej uzupełnieniami nadesłanymi w dniach: 18 grudnia, 28 grudnia 2018 r. i 29 stycznia 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”, ponieważ długość drogi wynosi 1414,41 m.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu 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. planu, jeżeli został on uchwalony.

Na etapie sporządzania karty informacyjnej przedsięwzięcia, Inwestor wykluczył możliwość realizacji przedsięwzięcia w innym wariantcie lokalizacyjnym niż proponowany, z uwagi na fakt, iż drogę zaprojektowano w istniejącym śladzie.

Wariant tzw. „zerowy”, tzn. niepodejmowanie inwestycji, będzie niekorzystny pod względem bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz pod względem środowiskowym. Niewykonanie planowanego przedsięwzięcia spowoduje dalsze spowolnienie ruchu w skutek destrukcji nawierzchni jezdni. Bieżące naprawy polegające na wyrównywaniu i uzupełnianiu nawierzchni mają efekt krótkotrwały, co niewątpliwie ma niekorzystny wpływ na jakość środowiska, generuje zwiększoną emisję spalin, hałasu, pylenie i zwiększone wykorzystanie pojazdów.

Ze względu na sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych, przyjęto możliwość wykonania inwestycji w następujących wariantach realizacyjnych:

1. Wariant 1 - głównym odbiornikiem wód opadowych z nawierzchni utwardzonej ulicy Ołowianej jest kolektor K-60 $\phi 1,20$ m w ul. Kobaltowej. Gestor sieci dopuszcza częściowe odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do kolektorów:
 - a. K-61 $\phi 0,60$ m w ul. Niklowej,
 - b. K-62 $\phi 0,80$ m w ul. Spizowej,
 - c. K-63 $\phi 0,60$ m w ul. Stalowej,
 - d. K-45 $\phi 1,0$, $\phi 1,20$ w ul. Podmiejskiej.

Układ wysokościowy terenu istniejącego i projektowanej niwelety jezdni wyklucza grawitacyjny zrzut większości wód opadowych i roztopowych z ul. Ołowianej do kolektora K-60 w ul. Kobaltowej. Możliwe to będzie jedynie z krótkiego odcinka ulicy (około 50 m). W wariantcie I proponuje się w miarę równomierny zrzut wód opadowych i roztopowych do wszystkich wymienionych kolektorów, przy jednoczesnym zastosowaniu przewiązek (kanałów ulgi), umożliwiających przepływ wód pomiędzy zlewniami, co w rezultacie pozwoli na uniknięcie podtopień przy wystąpieniu piętren w którymś z kolektorów. Ze względu na przeciążenie powiązanych z ul. Ołowianą kolektorów deszczowych może jednak generować koszty związane z okresowym podtapianiem jezdni.

2. Wariant 2 - dla spełnienia warunków gestora sieci (odprowadzenie większości wód deszczowych do kolektora w ul. Kobaltowej), przy występującej konfiguracji terenu zachodzi konieczność zastosowania przepompowni deszczowych posiadających przelewy awaryjne do istniejących kolektorów w ul. Niklowej, ul. Spizowej i ul. Stalowej. W związku z powyższym zlewnię ul. Ołowianej podzielono na 5 zlewni:
 - a. Zlewnia 1 – odcinek ulicy Ołowianej bezpośrednio przy ul. Kobaltowej. Wody deszczowe z tej zlewni odpływać będą grawitacyjnie do kolektora

w ul. Kobaltowej. Przewidziano budowę kanałów grawitacyjnych włączonych do istniejącego kolektora.

- b. Zlewnia nr 2 - wody opadowe i roztopowe zbierane będą kanalizacją grawitacyjną i kierowane do zbiornika retencyjnego. Ze zbiornika wody tłoczone będą przepompownią nr 1 do kanału grawitacyjnego zlewni nr 1.
- c. Zlewnia nr 3 - wody opadowe i roztopowe zbierane będą kanalizacją grawitacyjną i kierowane do zbiornika retencyjnego. Ze zbiornika wody tłoczone będą przepompownią nr 2 do kanału grawitacyjnego zlewni nr 2.
- d. Zlewnia nr 4 - wody opadowe i roztopowe zbierane będą kanalizacją grawitacyjną i kierowane do zbiornika retencyjnego. Ze zbiornika wody tłoczone będą przepompownią nr 3 do kanału grawitacyjnego zlewni nr 3.
- e. Zlewnia 5 – odcinki ulicy Ołowianej wraz z rondem w ciągu ul. Podmiejskiej, grawitacyjnie do kolektora w ul. Podmiejskiej. Przewidziano budowę kanałów grawitacyjnych włączonych do istniejącego kolektora.

Inwestor preferuje wykonanie inwestycji zgodnie z wariantem nr 1.

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

W ramach inwestycji przewiduje się przebudowę ulicy Ołowianej (dzielnica Osowa Góra) w Bydgoszczy, w następującym zakresie:

1. budowa jezdni bitumicznej, o szerokości 6,5 m, z obustronnymi pasami rowerowymi w poziomie jezdni, o szerokości 1,5 m,
2. realizacja zjazdów indywidualnych, publicznych i na inne drogi,
3. budowa obustronnych chodników, o szerokości 2 m każdy,
4. przebudowa fragmentów skrzyżowań,
5. budowa skrzyżowania o ruchu okrężnym z ulicą Podmiejską,
6. elementy stałej organizacji ruchu,
7. wykonanie zagospodarowania terenu.

Oprócz prac drogowych przewiduje się:

1. budowę / przebudowę oświetlenia ulicznego,
2. przebudowę kolidującej infrastruktury elektrycznej, gazowej, teletechnicznej, wodociągowej, ciepłowniczej,
3. budowę sieci kanalizacji deszczowej,
4. wycinkę kolidujących drzew i krzewów,
5. wykonanie nasadzeń zastępczych,

6. regulację wysokościową urządzeń obcych.

Początek rozbudowy ulicy znajduje się od krawędzi ul. Kobaltowej, a kończy na skrzyżowaniu z ul. Podmiejską.

W obecnym stanie ulica Ołowiana jest drogą o nawierzchni utwardzonej z masy bitumicznej o różnej grubości. Nawierzchnia jezdni charakteryzuje się licznymi nierównościami, spękaniem oraz ubytkami. Szerokość jezdni wynosi ok. 5,5 - 5,8 m.

Odwodnienie jest realizowane w sposób powierzchniowy, poprzez spadek jezdni na przyległy teren. Ta metoda nie jest skuteczna, ponieważ krawędzie pobocza są nieco wyżej niż krawędź jezdni i w rezultacie opady powodują duże zastoiska wodne na jezdni.

Po rozbudowie odwodnienie jezdni będzie prowadzone za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych. Wzdłuż krawędzi jezdni zaprojektowano wpusty uliczne, z których woda prowadzona będzie do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

Projektowana ulica Ołowiana będzie mieć następujące parametry:

- kategoria: droga gminna,
- klasa funkcjonalno-techniczna drogi L,
- kategoria ruchu: KR-4.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, w okresie jego realizacji, nie są planowane żadne remonty, modernizacje, przebudowy i budowy innych odcinków dróg, które mogłyby mieć wpływ na wspólne oddziaływanie przedsięwzięć na środowisko.

Nieznaczone skumulowane oddziaływanie może zatem wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drodze.

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 łąkowe 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; o znacznej gęstości zaludnienia; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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 PLRW200017292984 - Flis, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

Ze względu na charakter inwestycji, a więc przebudowę elementów 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.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza.

W okresie realizacji zadania uciążliwościami może być ruch maszyn budowlanych i pojazdów obsługujących budowę. Będą jednak miały one charakter krótkotrwały i odwracalny. Inwestycja ma charakter liniowy, w związku z czym występuje ciągle przemieszczanie się frontu robót i tym samym rozproszenie zanieczyszczeń pochodzących z emisji spalin maszyn budowlanych. Dla zminimalizowania tego wpływu wszystkie używane na budowie maszyny i urządzenia będą posiadać aktualne przeglądy techniczne. Ponadto, pojazdy dowożące masy bitumiczne oraz materiały budowlane mogące powodować pylenie zostaną wyposażone w plandeki. W celu zmniejszenia oddziaływania na klimat akustyczny

prowadzenie prac realizacyjnych przewiduje się ograniczyć do pory dnia, a zaplecze budowy zlokalizować poza sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej.

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 zaopatrzone 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.

Odpady mogące powstać w związku z realizacją inwestycji, tj.: zużyte opakowania, czyściwa, ubrania ochronne zanieczyszczone olejami oraz odpady komunalne, będą magazynowane w odpowiednich pojemnikach w wydzielonym miejscu i systematycznie przekazywane firmom posiadającym stosowane uprawnienia.

Nie przewiduje się, aby podczas eksploatacji drogi powstawały odpady za wyjątkiem tych, które mogą powstać podczas kolizji lub wypadków drogowych lub podczas przeprowadzania remontów drogi i napraw bieżących.

Zarówno Wykonawca robót, jak i Zarządca drogi są zobowiązani do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i dotyczy przede wszystkim rozbudowy nawierzchni istniejącego odcinka drogi.

W fazie eksploatacji na skutek zwiększenia płynności ruchu powinno nastąpić zmniejszenie emisji spalin i hałasu do środowiska.

Najbliższe tereny chronione akustycznie znajdują się w stosunku do przebudowywanego skrzyżowania ulicy Ołowianej i Podmiejskiej, w następujących odległościach:

- tereny zabudowy mieszkaniowo - usługowej – ok. 100 m,
- tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży (przedszkole) – ok. 50 m,
- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej – ok. 150 m.

Natomiast bezpośrednie sąsiedztwo inwestycji, tj. przebudowywanej ulicy Ołowianej stanowią tereny przemysłowe i usługowe, które zgodnie z fragmentami dołączonej do uzupełnienia KIP z dnia 28.01.2019 r. Mapy akustycznej miasta Bydgoszczy, nie stanowią terenów chronionych akustycznie. Klimat akustyczny wymienionych powyżej terenów jest kształtowany głównie przez ruch samochodów poruszających się ul. Kruszyńską.

Planowana inwestycja ma na celu poprawienie i usprawnienie warunków ruchu w obrębie przemysłowej części dzielnicy Osowa Góra. Ulica Ołowiana oraz fragmenty ulic przyporzędkowanych i częściowo ulica Podmiejska zyskają nowe nawierzchnie. Wykonanie równej, pozbawionej wybojów i kolein nawierzchni z mieszanki mineralno-bitumicznej wpłynie na poprawę warunków ruchu.

Przedsięwzięcie jest realizowane ze względu na niewystarczające parametry techniczne drogi w stosunku do istniejących potrzeb. Niewykonanie planowanego przedsięwzięcia spowoduje dalsze spowolnienie ruchu w skutek destrukcji nawierzchni jezdni. Bieżące naprawy polegające na wyrównaniu i uzupełnianiu, mają efekt krótkotrwały, co niewątpliwie ma niekorzystny wpływ na jakość środowiska poprzez zwiększoną emisję spalin i hałasu.

Planowane wprowadzenie ruchu okrężnego na skrzyżowaniu ulic Podmiejskiej oraz Ołowianej pozwoli na uspokojenie ruchu, a także ograniczenie operacji hamowania i ruszania. Wloty na skrzyżowanie zostały odgięte, co znacznie spowolni ruch na dojeździe do skrzyżowania, wyloty natomiast zostały zaprojektowane tak, by umożliwić jak najszybsze opuszczenie skrzyżowania przez kierowców. Promienie wyokrąglające wlot zostały zastosowane jako 12 i 16 m, w celu umożliwienia swobodnego przejazdu pojazdom ciężarowym ograniczając częściowo prędkość na wlocie.

Zgodnie z uzupełnieniem z dnia 28.01.2019 r., planuje się wykonanie nasadzeń w obrębie rozbudowywanej ulicy Ołowianej i Podmiejskiej, na wysokości wlotów i wylotów ze skrzyżowania. Projektowana zieleń będzie elementem rozdzielającym i osłaniającym.

W związku z realizowaną inwestycją, która stanowić będzie rozbudowany ciąg komunikacyjny, przewiduje się nieznaczne zwiększenie ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku. W uzupełnieniu KIP z dnia 17.12.2018 r. wyjaśniono, że wzrost ruchu może wynikać z wykorzystania zmodernizowanej ul. Ołowianej przez pojazdy, które obecnie dojeżdżają do sąsiednich ulic (Nikłowa, Spiżowa, Stalowa), ulicą Podmiejską i Srebrną. Ruch ten może przenieść się na ulicę Ołowianą. Na potrzeby zadania wykonano badania ruchu drogowego zarówno w przekroju ulicy Ołowianej (4 punkty pomiarowe położone pomiędzy skrzyżowaniami) oraz na skrzyżowaniu ul. Podmiejskiej i Ołowianej. Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzono wzrost natężenia ruchu na rok 2028 o ok. 2,4 %

(ok. 17 poj./d), co nie przełoży się w znaczący sposób na pogorszenie klimatu akustycznego najbliższych terenów chronionych akustycznie.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl 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.

W ramach zadania zaplanowano m.in. wycinkę drzew i krzewów oraz nowe nasadzenia.

Realizacja planowanego zamierzenia, przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji (realizacja na terenach zurbanizowanych, głównie przemysłowych), nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych.

Inwestycja wymaga usunięcia 81 drzew oraz 280 m² krzewów. Zgodnie z przedstawionym uzupełnieniem Karty informacyjnej przedsięwzięcia, Inwestor wykona nasadzenia zastępcze w minimalnej skali odpowiadającej liczbie usuwanych drzew oraz powierzchni zakrzewień.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkodzenia drzew i krzewów znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji, stwierdzono potrzebę zastosowania działań minimalizujących i zabezpieczających pnie i korzenie. Ponadto wskazano na konieczność lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza rzutem koron drzew.

Kierując się zasadą przezorności i biorąc pod uwagę potencjalną możliwość zasiedlania drzew przez gatunki chronione, wskazano na konieczność realizacji zaplanowanej wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub po potwierdzeniu przez eksperta braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków w obrębie usuwanych drzew.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie 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, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

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 uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- b) w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub 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). Podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Ponadto, planuje się wykonanie odpowiedniego systemu odwodnienia korpusu drogi, który umożliwi odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z powierzchni. Z uwagi na lokalny charakter przedsięwzięcia oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

W rejonie nie występują osuwiska, obszary zagrożenia powodziowego. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Opinia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, z dnia 14 listopada 2018 r., znak: GD.RZŚ.435.560.2018.WL, wyrażająca brak konieczności przeprowadzenia oceny

oddziaływania na środowisko, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 19 listopada 2018 r.

Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszcz, z dnia 7 listopada 2018 r., znak: NNZ.40.B.68.2018, wyrażająca brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 9 listopada 2018 r.

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

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy


Maria Dombrowicz

Otrzymuje:

1. Pani Agnieszka Szczuraszek – Kostencka, Biuro Inżynierii Drogowej BID s.c., ul. Strusia 17, 85-447 Bydgoszcz
2. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz
3. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

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.deczyńska.bydgoszcz@rdos.gov.pl