



Bydgoszcz, dnia 27 października 2020 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

WOO.4210.22.2015.ADS.51

DECYZJA Nr 20/2020

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) i l) oraz ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 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 8 października 2015 r., uzupełnianego w dniach: 6, 9 i 19 października 2015 r., Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, który reprezentuje Pełnomocnik Pan Janusz Rózkowski z firmy Transprojekt Gdański Sp. z o.o. oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

- I. ustalam środowiskowe uwarunkowania dla wariantu 4 przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa Trasy Wschód – Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku, a także raporcie o oddziaływaniu

na środowisko, sporządzonym przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o., z siedzibą w Gdańsku (wersja jednolita marzec 2020 r.),

II. decyzji niniejszej nadaję rygor natychmiastowej wykonalności,

III. określám następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja polega na rozbudowie Trasy Wschód - Zachód, o długości około 8,57 km, na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego. Zlokalizowana zostanie w województwie kujawsko – pomorskim, w granicach administracyjnych miasta Bydgoszczy, w jego północnym obszarze. Obszar ten rozciąga się od zachodu na wschód i obejmuje następujące dzielnice: Flisy, Okole, Jachcie, Bocianowo, Zawisza, Osiedle Leśne, Bielawy, Bartodzieje, Bydgoszcz Wschód.

W wariantcie 4 trasa główna zostanie poprowadzona w murach oporowych pod ulicami Gdańską i Sułkowskiego, natomiast w rejonie ul. Wyszyńskiego będzie biegła estakadą. Zrezygnowano z buspasów. Zaprojektowano drogi dojazdowe do posesji, umożliwiające ograniczenie do minimum ilości zjazdów na drodze głównej. W obrębie Węzła Wschodniego zaprojektowano jedną estakadę, po stronie południowej istniejącej estakady tramwajowej.

2. 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:

2.1. Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów, lokalizować poza obszarami chronionymi akustycznie, w miejscu oddalonym od koryta rzeki Brdy, Wyspy na Zimnych Wodach.

2.2. Budowę wyposażyć w sorbenty, bądź inne dostępne środki techniczne do neutralizacji potencjalnych wycieków substancji eksploatacyjnych, aby zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód.

2.3. W trakcie realizacji przedsięwzięcia zaplecza socjalne zaopatrzyć w toalety (posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno – bytowe). Zgromadzone ścieki socjalno – bytowe przekazywać do oczyszczalni ścieków.

- 2.4. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu / transportu), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (np. typu betonowanie).
- 2.5. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
- 2.6. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. Materiały o niskiej wilgotności zraszać, dla ograniczenia pylenia podczas przesypu.
- 2.7. W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), teren budowy zraszać wodą.
- 2.8. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 2.9. Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
- 2.10. Odpady o kodzie 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, wykorzystać do utwardzania dróg, poboczy oraz placów, tylko i wyłącznie po łącznym spełnieniu wszystkich warunków określonych w przepisach szczegółowych.
- 2.11. Odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, magazynować w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów, zaopatrzone np. w tace zbierające wycieki.
- 2.12. Pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych i wyposażać w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków.
- 2.13. Odpady niebezpieczne, powstające na etapie budowy, gromadzić w szczelnych pojemnikach lub bezpośrednio po ich powstaniu przekazywać zewnętrznym odbiorcom.

- 2.14. Grunt zanieczyszczony (np. substancjami ropopochodnymi, głównie na skutek awarii pracującego sprzętu), natychmiast usunąć i zastąpić gruntem czystym, a następnie przekazać go wyspecjalizowanej firmie, posiadającej zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie unieszkodliwiania tego rodzaju odpadów niebezpiecznych.
- 2.15. Wycinkę zadrzewień (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. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W trakcie wycinki zadrzewienia kolidującego z przedsięwzięciem, zapewnić nadzór przyrodniczy, a w przypadku potwierdzenia obecności gatunków chronionych podjąć działania zabezpieczające do czasu uzyskania stosownego zezwolenia na zniszczenie siedliska.
- 2.16. Drzewa niepodlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
- a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokości 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualne wygradzenie 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.
- 2.17. Na etapie wycinki drzew zapewnić nadzór eksperta entomologa. W przypadku stwierdzenia występowania pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, kontynuować prace według zasad ściśle określonych przez nadzorującego prace eksperta entomologa, zabezpieczając próchnowisko i zapewniając właściwe warunki siedliskowe gatunku w przypadku przenoszenia osobników i próchnowiska.

2.18. Za usunięte drzewa wykonać nasadzenia zastępcze:

- a) w liniach rozgraniczających przedsięwzięcie w skali minimalnej 282 sztuk drzew liściastych i 5410 m² powierzchni zakrzewionych (krzewów liściastych i iglastych);
- b) poza granicami przedsięwzięcia w skali minimalnej 1600 sztuk drzew oraz 9200 m² zakrzewień.

2.19. Do nasadzeń stosować sadzonki drzew z dobrze wykształconą bryłą korzeniową, prostym pniem i poprawnie ukształtowaną koroną oraz sadzonki krzewów z dobrze wykształconą bryłą korzeniową i poprawnie rozgałęzionymi pędami u nasady.

2.20. Nasadzenia przewidzieć również wzdłuż zaprojektowanych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej – wzdłuż ul. Kasztanowej.

2.21. Przez okres 3 lat prowadzić kontrolę wykonanych nasadzeń. W przypadku potwierdzenia obumarcia sadzonek, zapewnić nasadzenia uzupełniające.

2.22. Nasadzenia prowadzić w okresie podwyższonej wilgotności gruntu i powietrza, preferując okres wiosenny oraz jesienny.

2.23. Celem poprawy warunków migracji zwierząt wykonać:

- a) w km około 0+536 - obiekt mostowy nad rzeką Brdą, z półkami przejazdowymi o szerokości minimum 0,5 m po obu stronach oraz gruntowymi strefami brzegowymi o szerokości min. 4 m po stronie zachodniej i minimum 3 m po stronie wschodniej;
- b) w okolicach ulicy Spornej i wyspy „Zimne Wody” (około km 8+300 projektowanej drogi, w km ulicy Spornej około 0+000 – 0+200) – przepust dla migracji małych zwierząt, w tym płazów, o szerokości wewnętrznej minimum 1500 mm i wysokości minimalnej 1,0 m, zintegrowany z trwałymi płotkami wygradzająco – naprowadzającymi, których dokładną lokalizację określi ekspert herpetolog.

2.24. Celem minimalizacji zagrożenia śmiertelności płazów i poprawy warunków ich migracji, wykonać pod nadzorem przyrodniczym:

- a) stałe płotki wygradzająco-naprowadzające od przyczółków przepustu, pełniące funkcję przejścia dla małych zwierząt, w tym płazów, w okolicach ulicy Spornej;
- b) płotki z trwałego materiału (preferując urządzenia w postaci litych prefabrykatów), o wysokości minimalnej 50 cm (w części nadziemnej mierzonej od poziomu gruntu do górnej krawędzi) z przewieszka (na górnej krawędzi

plotków) o szerokości 10 cm odgiętą w kierunku najścia zwierząt (w kierunku siedlisk występowania płazów) oraz bieżnią do ruchu zwierząt o szerokości minimum 20 cm;

- c) w przypadku stosowania innych plotków niż wykonanych z prefabrykatów, szczelnie je wkopać w grunt na głębokość minimum 15 cm oraz połączyć z czołem przepustu w sposób uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na teren pasa drogowego;
- d) plotki zakończyć tzw. zawijką w kształcie litery „U” na wolnych krańcach wygradzeń.

2.25. Na etapie realizacji przed okresem migracji płazów zapewnić montaż tymczasowych plotków wygradzających na odcinku ulicy Spornej i wyspy „Zimne Wody” (na długości rozbudowywanego odcinka ulicy Spornej w km 0+000 – 0+200) oraz innych odcinkach drogi, po stwierdzeniu migracji płazów przez nadzór przyrodniczy:

- a) wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające, wykonane w formie plotków z materiału pełnego lub siatki o maksymalnej średnicy oczek 0,5 cm, wysokości minimalnej 50 cm z przewieszką, szerokości 10 cm, odgiętą w kierunku najścia zwierząt, szczelnie połączonych z gruntem (wkopanych w grunt na głębokość minimum 10 cm);
- b) plotki zakończyć tzw. zawijką w kształcie litery „U” na wolnych krańcach wygradzeń.

2.26. Zastosować w okresie wzmożonej migracji płazów wiaderka herpetologiczne wkopane w grunt od strony najścia zwierząt wzdłuż tymczasowych plotków wygradzających, dokonując codziennie ich kontroli oraz odłowu zwierząt i przeniesienia osobników migrujących do siedlisk zapewniających kontynuację swobodnej wędrówki poza obszarem oddziaływania.

2.27. Zastosowane półki przełazowe przy obiekcie mostowym w km około 0+536 płynnie połączyć z terenem najść po obu stronach obiektów, a ich powierzchnię przykryć gruntem spoistym.

2.28. Umocnienia strefy brzegowej rzeki Brdy w okolicach projektowanego mostu w ciągu ulicy Pileckiego, wykonać na maksymalnym odcinku po 50 m w dół i górę rzeki od obiektu, preferując zastosowanie materiałów naturalnych, w tym narzutu

- kamiennego czy faszyny, a w przypadku zastosowania koszy siatkowo - kamiennych (gabionów) ich powierzchnię od strony lądowej zamulić i pokryć gruntem spoistym.
- 2.29. Na etapie realizacji mostu w ciągu ulicy Pileckiego nad rzeką Brdą nie wykonywać podpór tymczasowych w korycie rzeki.
- 2.30. Prace w korycie rzeki prowadzić metodą suchą, przy zastosowaniu szczelnych ścianek, których górna krawędź będzie wystawać ponad poziom lustra wody na wysokość min. 20 cm.
- 2.31. Prace w korycie rzeki prowadzić pod nadzorem eksperta ichtiologa.
- 2.32. Ścianki szczelne w korycie rzeki montować w porze dziennej, w okresie ustalonym przez eksperta ichtiologa, uwzględniając okres rozrodu i migracji ryb.
- 2.33. Prace budowlane, w tym ziemne w strefie brzegowej rzeki Brdy oraz w jej nurcie, prowadzić w sposób wykluczający zanieczyszczenie wód rzeki masami ziemi, czy materiałami budowlanymi, stosując zabezpieczenia wskazane przez nadzór przyrodniczy.
- 2.34. Na najściach przepustu, służącego jako przejście dla płazów i małych zwierząt, nie lokalizować barier utrudniających migrację, w tym otwartych rowów lub studzienek. Urządzeń systemu odwodnienia drogi, w tym studzienek, nie lokalizować w obrębie strefy brzegowej rzeki Brdy i wyspy „Zimne Wody”.
- 2.35. Studzienki rewizyjne i inne urządzenia systemu odwodnienia drogi na pozostałych odcinkach projektowanej drogi, mogące być przyczyną uwięzienia małych zwierząt, w tym płazów, gadów:
- a) na etapie realizacji zabezpieczyć poprzez zastosowanie szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostanie się zwierząt do wnętrza urządzeń;
 - b) na etapie eksploatacji zabezpieczyć poprzez zastosowanie szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostanie się zwierząt do wnętrza urządzeń lub montaż pochylni wewnątrz urządzeń, umożliwiających samodzielne wydostanie się zwierząt na zewnątrz lub innych rozwiązań, po uzgodnieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.
- 2.36. Prowadzić systematyczną kontrolę wykopów na etapie realizacji (każdorazowo przed rozpoczęciem prac w obrębie wykopów i przed ich zasypaniem) pod kątem obecności zwierząt, a w razie ich stwierdzenia podjąć odlów osobników uwięzionych i przenieść do siedlisk sprzyjających kontynuowaniu ich migracji poza obszar oddziaływania. W trakcie prowadzonych robót unikać tworzenia zagłębień

- tworzących pułapkę dla małych zwierząt, a w przypadku ich powstania na bieżąco je likwidować po potwierdzeniu braku uwięzionych osobników. W przypadku potwierdzenia występowania uwięzionych osobników dokonać odłowu zwierząt i przenieść je do siedlisk sprzyjających kontynuowaniu migracji, poza obszar oddziaływania.
- 2.37. Po zakończeniu prac budowlanych zdemontować wszystkie instalacje tymczasowych płotków wygradzających oraz zastosowanych zabezpieczeń i wygradzeń.
- 2.38. Bazy postojowe i zaplecza budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów, zorganizować poza obrysem koron drzew oraz w odległości minimum 5 m od linii brzegowej rzeki Brdy.
- 2.39. Hałdy humusu lub ziemi powstałe podczas prowadzenia robót, formować o łagodnym nachyleniu, a w przypadku braku takiej możliwości, hałdy których kąt nachylenia może sprzyjać zakładaniu gniazd/nor przez jaskółki brzegówki, zabezpieczyć po konsultacji z nadzorem przyrodniczym np. geowłókniną. Dotyczy to szczególnie okresu wiosenno - letniego (od początku kwietnia do końca lipca).
- 2.40. W przypadku stwierdzenia gniazd jaskółki brzegówki na terenie budowy, miejsca te odpowiednio zabezpieczyć i oznaczyć do czasu zakończenia lęgów. Jeśli konieczne będzie zlikwidowanie hałdy z gniazdami jaskółek, niezbędne jest uzyskanie zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunku chronionego.
- 2.41. Prace związane z rozbiórką obiektów kubaturowych wykonać poza okresem lęgowym ptaków oraz rozrodu nietoperzy, pod nadzorem eksperta ornitologa i chiropterologa. W przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się prowadzenie prac rozbiórkowych w dowolnym terminie po potwierdzeniu braku aktywnych lęgów lub siedlisk występowania nietoperzy. Przed przystąpieniem do wyburzenia budynków, nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić kontrolę terenową (wyburzanych obiektów) przez ekspertów chiropterologa i ornitologa, w zakresie występowania chronionych gatunków zwierząt (ptaków i nietoperzy). W razie potwierdzenia obecności czynnych gniazd ptaków lub kolonii rozrodczych nietoperzy, rozbiórkę przeprowadzić po wyprowadzeniu lęgów lub opuszczeniu obiektu przez nietoperze.

- 2.42. W obrębie wyspy „Zimne Wody” przy ulicy Spornej nie montować ekranów akustycznych lub innych urządzeń stwarzających zagrożenie śmiertelności ptaków wskutek ich rozbijania.
- 2.43. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić stały nadzór przyrodniczy, odpowiedzialny między innymi za:
- a) odłów i przenoszenie zwierząt;
 - b) dostosowanie sposobu i terminu prowadzenia prac w obrębie stref brzegowych oraz korycie rzeki Brdy;
 - c) wprowadzanie ustalonych oraz doraźnych działań minimalizujących w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby na etapie realizacji, w tym wykonanie ogrodzeń zabezpieczających, tymczasowych płotków wygradzających zabezpieczających, zabezpieczeń urządzeń systemu odwodnienia przed przedostawaniem się zwierząt do ich wnętrza;
 - d) utrzymanie w sprawności technicznej zastosowanych tymczasowych zabezpieczeń w ramach działań minimalizujących, w tym wygradzeń, płotków, pokryw, osłon.
- 2.44. Na etapie eksploatacji trasy, prowadzić kontrolę sprawności technicznej zastosowanych urządzeń zabezpieczających, w tym stałych płotków wygradzających oraz zabezpieczeń studzienek systemu odwodnienia, dokonując na bieżąco koniecznych napraw.
- 2.45. Przed podjęciem czynności zakazanych względem gatunków chronionych (w tym płazów, ptaków, owadów, ssaków), uzyskać derogacje od zakazów na podstawie przepisów szczegółowych.
- 2.46. Celem zachowania potencjału siedliskowego dla ptaków, zamontować 100 skrzynek lęgowych (35 sztuk typu A, 25 sztuk typu A1, 20 sztuk typu B, 15 sztuk typu D, 5 sztuk typu E – dla nurogęsia), zgodnie z poniższymi warunkami:
- a) skrzynki typu A, A1, B, D zamontować na pozostających drzewach w odległości do 100 m od pasa przedmiotowej drogi, a dokładną lokalizację uzgodnić ze specjalistą ornitologiem,
 - b) skrzynki lęgowe typu E zamontować na drzewach rosnących w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Brdy, w szczególności w rejonie wyspy przy ul. Spornej, a dokładną lokalizację uzgodnić ze specjalistą ornitologiem,

- c) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19 - 21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
- d) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19 - 21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
- e) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24 - 26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,
- f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna - 17 x 17 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz - 27 cm, średnica otworu wlotowego - 85 mm,
- g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu E (dla nurogęsia) przyjąć jako: wewnętrzny wymiar dna - 25 x 25 cm, głębokość od wlotu do dna od wewnątrz - 50 cm, średnica otworu wlotowego - 15 cm,
- h) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
- i) skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2 - 4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
- j) nie rzadziej niż co 2 lata czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego. W miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe skrzynki.

2.47. Celem zminimalizowania oddziaływania inwestycji na mewę siwą, zamontować jedną platformę lęgową dla ptaków wodnych, zgodnie z poniższymi warunkami:

- a) zacumowanie platformy na Brdzie, w sąsiedztwie zachodniej części wyspy przy ul. Spornej, dokładną lokalizację uzgodnić ze specjalistą ornitologiem,

- b) platforma w kształcie trójkąta o boku długości co najmniej 3 m, sposób wykonania i zagospodarowania powierzchni wyspy uzgodnić ze specjalistą ornitologiem.

2.48. Odwodnienie nawierzchni jezdni realizować powierzchniowo do odbiorników, tj. poprzez studzienki ściekowe i przykanaliki do kanalizacji deszczowej podłączonej do istniejącego systemu odwodnienia. Istniejące kolektory kanalizacji deszczowej, użytkowane do odwodnienia obecnego stanu trasy W-Z, przebudować lub dostosować do nowego układu drogowego.

2.49. Przy braku możliwości ominięcia przeszkody kolidującej wysokościowo z przebiegiem kolektora deszczowego, w przypadku kolektorów o dużych średnicach, zastosować syfony.

2.50. W celu ochrony odbiorników (kanałów deszczowych o zbyt małej przepustowości), wody deszczowe retencjonować w projektowanych podziemnych zbiornikach.

2.51. Przy odwadnianiu nawierzchni systemem kanałów deszczowych, zlokalizowanych w korpusie drogi, jako pierwsze osadniki zastosować studzienki ściekowe z osadnikami.

2.52. Trasę kanalizacji deszczowej dostosować do istniejących kolektorów oraz układu drogowego.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub pozwolenia na budowę. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

3.1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat wibroakustyczny, zastosować:

a) ekrany akustyczne w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
1a	0+864	-	0+974	L	3,0	110	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
1b	0+964	-	1+258	L	3,0	294	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
1b	1+258	-	÷1+466	L	4,0	208	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
2	3+474	-	3+498	L	4,0	29	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3a	4+099	-	4+205	L	7,0	105	DL _α > 11 dB	pochłaniający

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
							DL _R > 24 dB	
3b	4+219	-	4+592	L	7,0	373	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3b	4+592	-	4+680	L	8,0	88	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3c	4+659	-	4+725	L	6,0	66	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3d	4+708	-	4+808	L	7,0	100	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
4a	4+784	-	5+094	L	4,0	310	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
5	5+182	-	5+295	L	8,0	113	- * DL _R > 24 dB	odbijający
6	8+293	-	8+457	L	5,0	164	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
7	8+490	-	8+643	L	6,0	168	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
8	0+900	-	1+007	P	4,0	123	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
9	2+838	-	3+100	P	3,0	262	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
10	3+246	-	3+418	P	3,0	172	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
11a	4+155	-	4+200	P	3,0	50	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
11a	4+200	-	4+600	P	5,0	400	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
11a	4+600	-	4+848	P	8,0	248	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
11b	4+699	-	4+777	P	6,0	78	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
12a	4+965	-	5+111	P	5,0	146	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
12b	5+010	-	5+355	P	8,0	345	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
12c	5+370	-	5+442	P	8,0	76	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
12d	5+432	-	5+638	P	6,0	206	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
13	5+831	-	6+055	P	8,0	224	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
14a	6+431	-	6+469	P	4,0	47	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
14b	6+469	-	6+513	P	4,0	44	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
14c	6+500	-	5+692	P	4,0	192	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
16	Wzdłuż łącznicy zjazdowej z ul. Żeglarskiej			L	5,0	210	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
17	0+780	-	0+830	L	3,0	50	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
18	Wzdłuż ul. Gdańskiej			L	5,0	92	DL _α > 11 dB	pochłaniający

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
							DLR > 24 dB	
19	3+488	-	3+716	L	4,0	234	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
20	Wzdłuż ul. Wyszyńskiego			L	4,0	95	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
21	6+206	-	6+334	L	3,0	134	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
23a	0+624	-	0+754	P	3,0	130	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
23b	0+760	-	0+822	P	3,0	62	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
24	Wzdłuż ul. Gdańskiej			P	5,0	80	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
25	Wzdłuż ul. Gdańskiej			P	7,0	80	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
26	3+884	-	4+012	P	3,0	128	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
27	3+063	-	4+169	P	4,0	140	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
28	Wzdłuż ul. Wyszyńskiego			P	4,0	62	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
29	Wzdłuż ul. Łęczyckiej			P	3,0	122	DLα > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający

* ekran nr 5 wskazuje się jako ekran przezroczysty, pozostałe ekrany zaprojektowano jako ekrany całkowicie pochłaniające.

- b) rezerwy terenu pod zabezpieczenia akustyczne, w następującej lokalizacji:
- km 3+738 do 4+000 po lewej stronie trasy,
 - km od 2+200 do 2+900 po prawej stronie trasy,
- c) tzw. cichą nawierzchnię drogową, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie minimum 2 dB, w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, takich jak SMA 11, na całej długości drogi głównej oraz powiązanych odcinkach ulic będących w zakresie niniejszej inwestycji,
- d) rozwiązania redukujące hałas powstający na dylatacjach projektowanych obiektów inżynierskich. Połączenia na dylatacjach wykonać w technologii szczelnej z materiału pozwalającego na ograniczenie rozprzestrzeniania się hałasu.
- 3.2. W celu zminimalizowania zagrożenia śmiertelności ptaków na etapie eksploatacji projektowanej drogi zastosować nieprzezroczyste ekrany. W przypadku stosowania transparentnych ekranów drogowych zastosować ekrany z zalaminowanymi lub zatopionymi w materiał pionowymi czarnymi pasami o szerokości minimum 20 mm

i rozstawie pasów co najmniej 28 mm (przy maksymalnie możliwym rozstawie pasów co 10 cm).

3.3. Na potrzeby odwodnienia odcinka jezdni zlokalizowanego pod powierzchnią terenu na skrzyżowaniach wielopoziomowych, zastosować podziemne zbiorniki retencyjne oraz przepompownię wód deszczowych.

3.4. Do odprowadzenia wód opadowych z obiektów inżynierskich (most na rzece Brdzie) zaprojektować kolektory odwadniające zamocowane do spodu płyty za pomocą wieszaków.

3.5. Na obiektach zaprojektować wpusty i sączki, którymi woda będzie sprowadzona do kolektora. Wody z mostu odprowadzać poza obiekt do projektowanej kanalizacji deszczowej, która włącza się do istniejącego miejskiego systemu kanalizacji deszczowej.

4. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113 – 117 uouioś.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW – nie dotyczy.

IV. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

V. Nie nakładam obowiązku unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, czy też monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

- VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.
- VII. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności uwzględniającą ochronę klimatu akustycznego.
- VIII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie:
- 1) Badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych, zlokalizowanych w obrębie punktów receptorowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych numerami: 1, 9, 17, 33, 37, 59, 69, 103, 110, 113, 119, 125, 145, 151, 255, 256, 258, 265, 268, 323, 327, 335, 338 (zgodnie z analizą akustyczną wykonaną w ujednoliconym raporcie o oś datowanym na 23 marca 2020 r.). W ramach badań szczegółowo przeanalizować oddziaływania skumulowane w obrębie Węzła Wschodniego preferując metodę bezpośrednich ciągłych pomiarów. Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej drogi oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

- 2) Oceny stanu aerosanitarnego w obrębie analizowanego układu komunikacyjnego, w celu weryfikacji prognozowanych poziomów stężeń zanieczyszczeń. Pomiary jakości powietrza wykonać przede wszystkim w zakresie dwutlenku azotu NO₂ oraz pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 w powietrzu atmosferycznym, w najbardziej newralgicznych miejscach analizowanego przedsięwzięcia. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem zbadania stanu jakości powietrza wokół zrealizowanego przedsięwzięcia.
- 3) Badań wpływu drgań na najbliższe położone budynki, w tym na znajdujący się pod adresem ul. Harcerska 4, a także na ludzi w budynkach, uwzględniając oddziaływanie skumulowane planowanego układu drogowego, istniejącej estakady tramwajowej oraz układu kolejowego. Pomiary drgań *in situ* wykonać zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnym. W ramach badań przede wszystkim dokonać oceny, czy emisja drgań, powodowana funkcjonowaniem rozbudowanego układu komunikacyjnego wpływa na konstrukcję budynków oraz czy nie narusza wymaganego komfortu wibracyjnego w odniesieniu do ludzi przebywających w budynku. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji trasy komunikacyjnej, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Bydgoszczy oraz Powiatowemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanemu dla Miasta Bydgoszczy.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 8 października 2015 r., Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, który reprezentuje Pełnomocnik – Pan Janusz Rózkowski z firmy Transprojekt Gdański Sp. z o.o., wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa Trasy Wschód – Zachód, na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

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.

Inwestycja zlokalizowana jest m.in. na działkach o nr ewid. 1/1 obr. 61 oraz 1/8, 4/7, 25/5, 16 obręb 62 Miasto Bydgoszcz, posiadających status terenu zamkniętego zgodnie z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI, poz. 25).

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 3 ust. 1 pkt 60: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

W dniu 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 t.j.), zgodnie z którym do spraw z zakresu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, kwalifikacja przedmiotowego przedsięwzięcia jako mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie uległa zmianie.

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

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.

Dane o wniosku oraz kopia karty informacyjnej, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 2468/2015).

Po weryfikacji wniosku wraz z jego uzupełnieniami z dnia: 6, 9 i 19 października 2015 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 24 listopada 2015 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 78 ust. 1 pkt 2 uouioś, tut. Organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pismo znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.3).

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

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organu, znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.4, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 7 grudnia 2015 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem znak: NNZ.40.B.79.2015 (wpływ: 11 grudnia 2015 r.), wraził stanowisko o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie, że raport powinien obejmować zagadnienia określone w art. 66 uouioś, w stopniu niezbędnym dla ustalenia wpływu planowanego przedsięwzięcia na stan środowiska i na zdrowie ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i uzyskaną opinią, a także biorąc pod uwagę zapisy art. 63 ust. 1 uouioś, w dniu 11 stycznia 2016 r., wydał postanowienie znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.7, nakładające obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.8.

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

Dane o postanowieniu nakładającym obowiązek raportu oraz jego treść, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 149/2016).

W chwili, gdy przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, tj. w dniu 24 lutego 2016 r., zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, postanowieniem znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.11, organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie o wydanym postanowieniu, znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.12, z tego samego dnia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 29 listopada 2018 r., pismem znak: TGD/PW-ZOŚZiA/03.135.2014/6490/2018, przedłożone zostały cztery egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Jednakże, pismo przewodnie dotyczące raportu złożył Pan Marek Rytlewski, bez stosownego pełnomocnictwa upoważniającego go do składania niniejszej dokumentacji.

Z akt sprawy wynika, że w niniejszym przypadku Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy jest reprezentowany przez Pana Janusza Rózkowskiego (pełnomocnictwo z dnia 8 października 2015 r., znak: IP-2101/TWZ/38/2015), wszelkie akta sprawy winny być zatem złożone przez Pełnomocnika, a w sytuacji zmiany osoby reprezentującej należało przedłożyć nowe pełnomocnictwo.

W związku z powyższym, w dniu 7 grudnia 2018 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem znak: WOO.4210.22.2015.ADS.13, wezwał do uzupełnienia braków.

Równocześnie wskazał, że wraz z raportem należało przedłożyć dokumenty określone w art. 74 ust. 1 pkt 6 uouioś, tj. wypisy z rejestru gruntów lub inne dokumenty, wydane

przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, zarówno dla obszaru realizacji inwestycji, jak też obszaru oddziaływania, celem ustalenia kręgu stron postępowania.

Art. 74 ust. 1 uouioś, określa literalnie załączniki, które należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przy czym część z nich, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 1a, przedkładana jest wraz z raportem o oddziaływaniu na środowisko.

Stosowne uzupełnienie złożono w dniu 29 stycznia 2019 r., pismem znak: TGD/PT3/182.IP.2014/543/2019.

Dane o raporcie oraz jego treść, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 309/2020).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 5 lutego 2019 r., postanowieniem znak: WOO.4210.22.2015.ADS.15, podjął zawieszone postępowanie, a pismem znak: WOO.4210.22.2015.ADS.16, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 uouioś.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych poprzez obwieszczenie, znak: WOO.4210.22.2015.KŚ.17, z tego samego dnia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W związku z powyższym, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.4210.22.2015.ADS.19, z dnia 5 lutego 2019 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, wyznaczonej w dniach od 8 lutego do 11 marca 2019 r. Obwieszczenie zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 8 lutego do 11 marca 2019 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Urzędzie Miasta Bydgoszczy, w dniach od 8 lutego do 11 marca 2019 r.,

- c) Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w dniach od 8 lutego do 12 marca 2019 r.

W trakcie udziału społeczeństwa uwagi złożyła Pani Iwona Styś, zamieszkała w Bydgoszczy (pismo z dnia 8 marca 2020 r., wpływ: 11 marca 2020 r.), podnosząc następujące kwestie:

- 1) W dokumentacji graficznej obszar ulic: Harcerskiej, Inwalidów, Maratońskiej i Weteranów, został przedstawiony jako „rozproszonej zabudowy mieszkalnej”, podczas gdy faktycznie jest to typowa enklawa mieszkaniowa, z przeważającą zabudową mieszkaniową jednorodzinną, uzupełnioną w części północnej zabudową wielorodzinną.
- 2) Kompleksowe przeanalizowanie klimatu akustycznego w tym obszarze, z uwzględnieniem wszystkich źródeł hałasu (hałas skumulowany), na który jesteśmy narażeni już obecnie. Są to linia tramwajowa z estakadą, linia kolejowa towarowa, linia kolejowa osobowa, dworzec kolejowy Bydgoszcz Wschód oraz hałas drogowy z ul. Lewińskiego.
- 3) Przy okazji budowy kolejnej estakady, tym razem drogowej, przedstawiciele władz miasta obiecali, że zostanie dokładnie przeanalizowane tło akustyczne, obejmujące hałas emitowany ze wszystkich źródeł i wówczas będzie podstawa do zastosowania osłon minimalizujących zarówno istniejące, jak i przyszłe uciążliwości. Jednakże kolejny raz interes prawny i faktyczny mieszkańców dzielnicy został całkowicie pominięty.
- 4) W raporcie na str. 215 określony został zakres analizy akustycznej, z którego wynika, że badaniu został poddany jedynie hałas drogowy. W innym miejscu (str. 218), przedstawione zostały wyniki obliczeń, izolinie hałasu, przewidywany zasięg oddziaływania hałasu planowanej trasy W-Z. Zapisy te i obliczenia również dotyczą wyłącznie hałasu drogowego. Nie ma informacji, czy w ogóle i w jaki sposób, według jakich kryteriów analizowano hałas skumulowany w danym rejonie, pochodzący od różnych, odmiennych źródeł.
- 5) Planowana trasa będzie kolejnym, dodatkowym niezwykle uciążliwym źródłem hałasu, co w ogóle nie zostało uwzględnione w raporcie, a przecież estakada tramwajowa, jak i drogowa należą do najbardziej uciążliwych dla ludzi i środowiska układów komunikacyjnych.
- 6) W związku z tym, że dla naszego obszaru nie uchwalono mpzp, to powinna mieć miejsce wizja terenowa, która (uważamy) nie odbyła się. Inaczej autorzy raportu zapewne

dostrzegliby unikatową w skali kraju sytuację mieszkańców, narażonych na uciążliwości hałasowe z 5-ciu źródeł.

- 7) Niezrozumiałe jest, dlaczego dla niektórych domów, np. oznaczonych receptorami 71 i 72 w niektórych wariantach przyjęto dopuszczalny hałas na poziomie 65 dB w dzień, mimo że zgodnie z obowiązującymi przepisami poziom hałasu drogowego dla terenów domów jednorodzinnych wynosi 61 dB.
- 8) Na str. 243 jest mowa o już obecnie występujących przekroczeniach od linii kolejowych 18, 201 i 209 (o hałasie kolejowym spotęgowanym przez obniżone wały ochronne było już wspomniane powyżej). Wszystkie trzy wymienione linie przebiegają w bezpośredniej bliskości naszych domów. Dlatego też dokładając kolejne uciążliwe źródło hałasu, powinna zostać przewidziana ochrona dla nas i naszych posesji.
- 9) Przewiduje się natomiast zastosowanie ekranów akustycznych w rejonie ul. Kaplicznej (receptory 82 i 83), z uwagi na hałas skumulowany (ale tylko drogowy), na odcinku niebędącym w zakresie inwestycji. Jest to nieracjonalne i niecelowe, gdyż budynki przy ww. receptorach są od dawna w ruinie i niezamieszkałe (mieszkańcy zostali wykwaterowani). W kontekście naszej sytuacji faktycznej, stawianie ekranów przy opuszczonych domach jest wręcz kuriozalne.
- 10) Raport bardzo enigmatycznie odnosi się do hałasu tramwajowego, a na stwierdzenie: „analiza wykazała, że nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy hałas w rejonie kumulowania się hałasu projektowanej drogi z hałasem powodowanym przez linię tramwajową”, nie przedstawiono żadnych pomiarów, wyników badań, konkretnych miejsc, które poddane zostały analizie.
- 11) Raport nie zawiera informacji, że przy planowanej trasie W-Z jest miejsce takie jak nasze osiedle, gdzie występuje kumulacja hałasu z kilku różnych źródeł. Przy ocenie hałasu skumulowanego zestawione są tylko 2 źródła hałasu: hałas drogowy planowany z hałasem drogowym istniejącym – dotyczy ul. Kaplicznej oraz hałas drogowy planowany z hałasem tramwajowym – ogólny zapis na str. 241.

Z uwagi na powyższe, Strona postępowania wniosła o:

- a) Przeprowadzenie badania skumulowanego hałasu w rejonie ulic: Harcerskiej, Inwalidów, Maratońskiej i Weteranów, obejmującego wszystkie uciążliwe źródła (hałas tramwajowy, hałas wszystkich trakcji PKP, hałas istniejącego układu drogowego).

- b) Sporządzenie rzetelnej, kompleksowej analizy akustycznej obejmującej zakresem, istniejące źródła hałasu, jak i docelowe kolejne uciążliwe źródła hałasu planowane przez Miasto.
- c) Zastosowanie rozwiązań minimalizujących zarówno faktyczne, jak i planowane uciążliwości.

Mając na względzie powyższe uwagi Strony postępowania, wezwanie do uzupełnienia raportu z dnia 18 marca 2019 r., znak: WOO.4210.22.2015.ADS.21, również uwzględniło zagadnienia poruszane przez Panią Iwonę Styś, celem przeanalizowania możliwych rozwiązań.

W dniu 9 maja 2019 r., wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy (pismo znak: NNZ.40.B.6.2019, z dnia 30 kwietnia 2019 r.), w której zostały uzgodnione następujące środowiskowe uwarunkowania:

1. Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów, zorganizować w miejscu oddalonym od koryta rzeki Brdy, Wyspy na Zimnych Wodach, terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należyтым porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. W celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
5. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
6. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem, np. poprzez przykrycie plandekami.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

8. Wody opadowe i roztopowe ujmowane z drogi podczyścić za pomocą osadników i separatorów oraz retencjonować w podziemnych zbiornikach.
9. Zrekompensować usunięty drzewostan i zakrzewienia poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie), dokonać nasadzeń zieleni izolacyjnej o dużych zdolnościach fitoremediacyjnych. Nasadzenia przewidzieć również wzdłuż zaprojektowanych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej – wzdłuż ul. Kasztanowej.
10. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie), wybudować ekrany akustyczne. Przewidzieć również miejsce na ewentualną lokalizację ekranów chroniących przed hałasem mieszkańców planowanego osiedla przy ul. Rycerskiej 22.
11. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.
12. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych.

Po weryfikacji dokumentacji organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 18 marca 2019 r., znak: WOO.4210.22.2015.ADS.21, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie kwalifikacji, ochrony klimatu akustycznego i powietrza, gospodarki odpadami, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, a także ochrony przyrody.

Uzupełnienie informacji z raportu z dnia 14 czerwca 2019 r., znak: TGD/PW-ZOŚZiA/03.135.2014/262/3908/2019 (wpływ: 17 czerwca 2019 r.), nie czyniło zadość wezwaniu, dlatego tut. Organ ponownie, w dniu 3 października 2019 r., pismem znak: WOO.4210.22.2015.ADS.28, wezwał do uzupełnienia w zakresie: ochrony klimatu akustycznego i powietrza, gospodarki odpadami, oddziaływania na wody powierzchniowe oraz podziemne, a także ochrony przyrody.

Stosowne uzupełnienia wpłynęły do tut. Organu w dniu 19 grudnia 2019 r.

Jak wskazano powyżej, w przedmiotowej sprawie, Pełnomocnik Inwestora był wzywany do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko dwukrotnie, tj. w dniach: 18 marca i 3 października 2019 r., a odpowiedzi udzielano w znacznych odstępach czasowych. W związku z powyższym, mając na względzie zalecenia dotyczące prowadzenia postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w podręczniku „Zmiany w postępowaniach administracyjnych w sprawach ocen oddziaływania na środowisko” I. Grudzińska, J. Zarzecka, Warszawa 2011 (opublikowanego na stronie www.gdos.gov.pl): „kiedy wnioskodawca nie czyni zadość wezwaniu i dochodzi do uzupełnień, które powodują brak spójności zgromadzonych informacji, lub zawierają sprzeczne informacje, należy wezwać do przedłożenia jednolitego dokumentu, w odpowiedniej ilości egzemplarzy” (str. 54 ww. opracowania), w dniu 22 stycznia 2020 r., pismem znak: WOO.4210.22.2015.ADS.31, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, wezwał Pełnomocnika Inwestora do dostarczenia jednolitej wersji raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Jednolita wersja raportu została przekazana przez Pełnomocnika Inwestora w dniu 25 marca 2020 r., pismem znak: TGD/PW-ZOŚZiA/03.135.2014/100/1655/2020.

W związku z powyższym, tut. Organ w dniu 6 kwietnia 2020 r., ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy (pismo znak: WOO.4210.22.2015.ADS.34), z prośbą o uzgodnienie środowiskowych uwarunkowań, na podstawie jednolitej wersji raportu.

Opinią z dnia 4 maja 2020 r., znak: NNZ.40.B.6.2019.2020 (wpływ: 11 maja 2020 r.), Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, powielił wcześniej wskazane warunki, uzgadniając tym samym realizację zamierzenia.

W związku z uzyskaną opinią, Pełnomocnik Inwestora w dniu 27 maja 2020 r., pismem znak: TGD/PW-ZOŚZiA/03.135.2014/171/3001/2020, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o doprecyzowanie treści punktu 8 ww. opinii, tj. „wody opadowe i roztopowe ujmowane z drogi, podczyścić za pomocą osadników i separatorów oraz retencjonować w podziemnych zbiornikach”.

Zdaniem Pełnomocnika, zapis taki sugeruje możliwość odprowadzania wód opadowych i roztopowych wyłącznie do zbiorników podziemnych, podczas gdy nie wszystkie wody będą tak retencjonowane. Jak wynika z raportu, wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą powierzchniowo do odbiorników, poprzez studzienki ściekowe i przykanaliki do kanalizacji deszczowej podłączonej

do istniejącego systemu odwodnienia. Istniejące kolektory kanalizacji deszczowej użytkowane do odwodnienia obecnego stanu drogi W-Z, zostaną częściowo przebudowane / dostosowane do nowego układu drogowego. W wyjątkowych przypadkach, przy braku możliwości ominięcia przeszkody kolidującej wysokościowo z przebiegiem kolektora deszczowego, w przypadku kolektorów o dużych średnicach, przewiduje się zastosowanie syfonów. W celu ochrony odbiorników (kanałów deszczowych o zbyt małej przepustowości), wody deszczowe będą retencjonowane, a retencję zapewnią projektowane zbiorniki retencyjne.

W odpowiedzi na wskazane zastrzeżenia Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, w dniu 23 czerwca 2020 r., przekazał opinię z dnia 17 czerwca 2020 r., znak: NNZ.40.B.6.2019.2020, w której ostatecznie ustalił środowiskowe uwarunkowania:

1. Zaplecze budowy, w tym: składy materiałów, park maszyn, miejsca magazynowania odpadów, zorganizować w miejscu oddalonym od koryta rzeki Brdy, Wyspy na Zimnych Wodach, terenów chronionych akustycznie.
2. Teren zaplecza budowy zabezpieczyć przed możliwością przenikania substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz utrzymywać w należyтым porządku, prowadząc właściwą gospodarkę materiałową, a także stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
3. Powstające w ramach planowanego przedsięwzięcia odpady gromadzić selektywnie ze szczególnym uwzględnieniem odpadów niebezpiecznych. Miejsca ich gromadzenia muszą zabezpieczać środowisko naturalne przed możliwością jego skażenia. Odpady przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.
4. W celu minimalizacji i ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
5. Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.
6. Materiały sypkie zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem, np. poprzez przykrycie plandekami.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

8. Wody opadowe i roztopowe ujmowane z drogi, poprzez studzienki ściekowe i przykanaliki, odprowadzić do kolektorów deszczowych. W celu ochrony odbiorników (kanałów deszczowych o zbyt małej przepustowości), wody deszczowe retencjonować w podziemnych zbiornikach retencyjnych.
9. Zrekompensować usunięty drzewostan i zakrzewienia poprzez wykonanie nasadzeń zastępczych. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie), dokonać nasadzeń zieleni izolacyjnej o dużych zdolnościach fitoremediacyjnych. Nasadzenia przewidzieć również wzdłuż zaprojektowanych ekranów akustycznych od strony zabudowy mieszkaniowej – wzdłuż ul. Kasztanowej.
10. Wzdłuż trasy (w miejscach wskazanych w raporcie), wybudować ekrany akustyczne. Przewidzieć również miejsce na ewentualną lokalizację ekranów chroniących przed hałasem mieszkańców planowanego osiedla przy ul. Rycerskiej 22.
11. Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania inwestycji do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w rejonie terenów chronionych akustycznie, a jej wyniki przedłożyć właściwym terenowo organom ochrony środowiska. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu, wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne.
12. Po zakończeniu inwestycji, w przypadku skarg mieszkańców, przeprowadzić badania wpływu drgań mechanicznych na budynki oraz na ludzi przebywających w budynkach mieszkalnych.

Warunki te zostały wdrożone w sentencji niniejszej decyzji, głównie w formie uszczegółowionej.

Mając na względzie całokształt zebranego materiału dowodowego oraz fakt, że udział społeczeństwa przeprowadzany był w dużym odstępie czasowym w porównaniu z przedłożoną jednolitą wersją raportu (termin ten wyznaczono w dniach od 8 lutego do 11 marca 2019 r.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy ponownie, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.4210.22.2015.ADS.36, z dnia 13 maja 2020 r., poinformował o ponownym rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, wyznaczonej w dniach od 14 maja do 14 czerwca 2020 r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 14 maja do 15 czerwca 2020 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),

- b) Urzędzie Miasta Bydgoszczy, w dniach od 14 maja do 14 czerwca 2019 r.,
- c) Zarządzie Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, w dniach od 14 maja do 15 czerwca 2020 r.

W trakcie udziału społeczeństwa uwagi złożyli:

1. Pan Michał Mielewczyk, Pan Witold Budzyński, Pani Emilia Czekala, Pani Honorata Karolewska, Pani Monika Różańska, Pani Justyna Kowalska, Pan Piotr Kowalski, Pani Patrycja Kaźmierczak, Pan Piotr Wiśniewski, Pani Hanna Białek, Pani Martyna Janik, Pan Tomasz Kanik, Pan Artur Niedźwiedzicki, Pan Łukasz Sołtys, Pani Agata Sołtys, uznali, iż w raporcie o oddziaływaniu na środowisko:

- a. Nie uwzględniono twierdzenia Lewisa – Mogridge’a (większa ilość pasów nie powoduje zmniejszenia korków, a powiększenie liczby samochodów).

Przyjętymi założeniami przy projektowaniu drogi W-Z były dwujezdniowy przekrój drogi, bezpieczne skrzyżowania oraz ograniczenie ilości zjazdów. Założenia te mają spowodować głównie zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

Projekt trasy W-Z został wykonany zgodnie z opracowaną Prognozą Ruchu, stąd przewiduje się powiększenie liczby samochodów, z uwagi na rozwój cywilizacyjny, a nie ze względu na zwiększoną liczbę pasów drogowych. W opracowaniu tym obliczono prognozowane natężenia ruchu drogowego wynikające z modelu ruchu (model ruchu uwzględnia projektowany przekrój trasy i związane z tym zmiany natężenia ruchu drogowego) i na tej podstawie, uwzględniając wszelkie inne niezbędne dane, obliczono przewidywane warunki ruchu w horyzoncie czasowym do 2035 r. Realizacja każdego z wariantów inwestycyjnych poprawi warunki ruchu na obecnych ulicach Artyleryjskiej i Kamiennej oraz na ulicach przyległych. Realizacja inwestycji skróci czas przejazdu analizowanego odcinka, średnio w dobie od 30% do ponad 40%. Podsumowując, wykonana prognoza ruchu pojazdów komunikacji indywidualnej i zbiorowej wskazuje, że rozbudowa analizowanej trasy W-Z, na odcinku do Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego, z funkcjonalnego punktu widzenia jest uzasadniona.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124 j.t.), ilość pasów ruchu na każdej jezdni drogi klasy GP (główna przyspieszona) w terenie zabudowy powinna

wynosić minimum dwa i taka właśnie ilość została przewidziana w wariancie rekomendowanym, tj. nr 4. W wariantach analizowanych, tj. nr 2 i nr 3, jezdnie główne mają po 3 pasy ruchu.

Na większości przecięć z drogami poprzecznymi, wariant preferowany ma zaprojektowane węzły drogowe. Węzły to rozwiązania bezkolizyjne, w których nie ma punktów kolizji dla relacji trasy W-Z na wprost i dróg poprzecznych na wprost. Dzięki temu węzły są bezpieczniejszym rozwiązaniem od skrzyżowań dróg w jednym poziomie, ale wymagają rozdzielenia potoków ruchu dla relacji na wprost i dla relacji skrętnych, a więc wymagają dodatkowych jezdni łączących trasę W-Z i drogi poprzeczne. Ponieważ odległości między skrzyżowaniami są nieznaczne, można odnieść wrażenie, że trasa W-Z ma dużo pasów ruchu, jednak ilość pasów ruchu na jezdniach łączących wynosi 1 lub 2. Zgodnie z ww. rozporządzeniem, dopuszczalne jest stosowanie jezdni o jednym pasie ruchu i na dalszych etapach projektowania możliwe jest zawężenie niektórych odcinków jezdni łączących do jednego pasa ruchu, jednak należy pamiętać, że może to spowodować zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu, bo samochody omijające unieruchomiony na takiej jezdni pojazd będą wjeżdżać na chodnik lub ścieżkę rowerową.

Z tych powodów, mając na względzie zwiększone bezpieczeństwo, wybrano do realizacji wariant nr 4, ale wymaga on w rejonie węzłów większej łącznej szerokości jezdni.

Na niektórych odcinkach trasy W-Z zaprojektowano równoległe drogi dojazdowe, które optycznie zwiększają szerokość całej ulicy, jednak ruch na nich będzie znikomy.

Przyjęte ilości pasów są w zasadzie minimalne i wynikają głównie ze spełnienia zasad bezpieczeństwa ruchu. Natomiast zwiększeniu przepustowości ma służyć większa ilość pasów ruchu dla poszczególnych relacji na wlotach skrzyżowań, gdyż to właśnie skrzyżowania ograniczają przepustowość całej drogi. Rozwiązania bezkolizyjne, oprócz zwiększenia bezpieczeństwa, zwiększają przepustowość drogi. Oczywiście należy się zgodzić, że „dobra droga” przyciąga ruch, jednak większa ilość samochodów na trasie W-Z spowoduje zmniejszenie ruchu na okolicznej sieci dróg niższej klasy.

Jeśli w wyniku budowy trasy W-Z poprawią się warunki ruchu, to nie należy się spodziewać, że część osób korzystających do tej pory z transportu publicznego przesiądzie się do samochodów. Autobusy miejskie jako pojazdy samochodowe też stoją obecnie w korkach, a po zmniejszeniu zatorów jakość komunikacji miejskiej poprawi się.

Należy też zauważyć, że w ramach trasy W-Z powstanie kompletna infrastruktura rowerowa, obejmująca dwukierunkowe ścieżki rowerowe po obu stronach drogi, parkingi rowerowe, przejazdy rowerowe na skrzyżowaniach z sygnalizacją oraz bezkolizyjne kładki wraz z pochylniami i windami. W ten sposób realizowana będzie zasada zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego i ilość osób korzystających z roweru, czy innych przyjaznych środowisku środków transportu indywidualnego.

Reasumując, zwiększenie ruchu samochodowego może być zjawiskiem niekorzystnym, jednak rozwiązaniem problemu nie jest rezygnacja z budowy trasy o znaczeniu strategicznym. Nowa droga jest niezbędna, aby zwiększyć bezpieczeństwo, np. umożliwiając szybszy przejazd pojazdów uprzywilejowanych.

- b. Brak informacji o mieszkańcach ulicy Gdańskiej, którzy będą przechodzić na drugą stronę ulicy Kamiennej w 15 minut.

Piesi idący wzdłuż ul. Gdańskiej przechodzą obecnie przez ul. Kamienną po przejściu dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Po wybudowaniu trasy W-Z ta sytuacja niewiele się zmieni i piesi będą mieli do pokonania podobny dystans. Bezkolizyjne prowadzenie ruchu pojazdów wzdłuż trasy W-Z umożliwi zaprojektowanie dłuższych czasów dla światła zielonego dla pieszych na kierunku ul. Gdańskiej. Czas trwania cyklu zmiany świateł na tego typu skrzyżowaniach wynosi maksymalnie 4 minuty i tyle też czasu, w najmniej korzystnym przypadku będzie potrzebował pieszy, aby przejść przez trasę W-Z wzdłuż ul. Gdańskiej. Podobnie będzie na innych skrzyżowaniach dróg poprzecznych z trasą W-Z. Dodatkowo, zaprojektowano wiele bezkolizyjnych przejść dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami (w tym niektóre dodatkowo na wniosek mieszkańców), a istniejące wyposażone zostaną w pochylnie lub windy. Na wszystkich skrzyżowaniach zaprojektowano także przejazdy rowerowe. Te wszystkie podjęte

środki spowodują, że przekroczenie drogi przez pieszych i rowerzystów będzie łatwiejsze niż obecnie.

- c. Wskazano zbyt małą ilość nasadzeń, w stosunku do ilości zaplanowanej wycinki.

Zgodnie z deklaracją Inwestora, większa część nasadzeń kompensujących wycinkę drzew i krzewów, zostanie wykonana poza terenem inwestycji, ale na terenie miasta Bydgoszczy oraz w ilościach odpowiadających ilości drzew i krzewów wskazanych do wycięcia w ramach analizowanego przedsięwzięcia.

Na obecnym etapie projektowym wskazano, że w obszarze objętym inwestycją zaplanowano nasadzenia 282 sztuk drzew oraz 5410 m² krzewów.

W raporcie, na str. 193 wskazano również, że dla analizowanego zadania, zostały podane maksymalne ilości nasadzeń, możliwe do zrealizowania z uwagi na dostępność terenu. Wobec powyższego założenia granicznego, Inwestor zobowiązuje się do dokonania nasadzeń kompensacyjnych za wycięte drzewa, w ilości maksymalnej 1600 sztuk drzew oraz maksymalnej powierzchni 9200 m² zakrzewień, poza granicami obecnego przedsięwzięcia, na terenie do którego posiada tytuł prawny. Dokładna liczba wycinek i nowych nasadzeń zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego i uzgodniona z Wydziałem Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Bydgoszczy.

- d. Istnieje konieczność dodatkowej inwentaryzacji oraz analizy możliwości przesadzenia drzew.

W ramach przygotowywania dokumentacji dotyczącej oceny oddziaływania na środowisko, Inwestor przeprowadził inwentaryzację zieleni znajdującej się w obszarze objętym granicami przedsięwzięcia oraz przewidział wycinkę drzew i krzewów wraz z nasadzeniami, w zakresie jaki jest możliwy do wykonania w granicach przedsięwzięcia. Inwentaryzacja i gospodarka istniejącą zielenią stanowią Załącznik nr 2.3 do raportu o oś.

Analizowano możliwość nasadzeń drzew i krzewów adekwatnie do zaproponowanych rozwiązań drogowych oraz rozwiązań kolizji z infrastrukturą techniczną (podziemne uzbrojenie terenu), których lokalizacja wyklucza możliwość stosowania nasadzeń w dowolnej lokalizacji. Zgodnie z deklaracją Inwestora, na etapie projektu budowlanego, kiedy zostaną przedstawione bardziej szczegółowe rozwiązania drogowe, możliwa będzie optymalizacja w zakresie wycinek oraz nasadzeń. Fakt ten zostanie

przeanalizowany w ramach procedury ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

- e. Nie uwzględniono działania wyspy ciepła przy rozbudowie węzła przy ul. Gdańskiej; będzie to skutkować dalszym pogorszeniem jakości powietrza atmosferycznego w centrum miasta, stwarzając realne zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi narażonych na jego wpływ.

W raporcie przeanalizowano wpływ infrastruktury drogowo – mostowej na miejską wyspę ciepła. W rozdziale VII.3.1. Wpływ na klimat znajdują się zapisy: „Funkcjonowanie Trasy WZ w aspekcie oddziaływania na topoklimat Bydgoszczy, wiąże się z wpływem na miejską wyspę ciepła. Forma i intensywność tego zjawiska są wynikiem współdziałania wielu złożonych procesów fizycznych, spośród których najczęściej wymienia się:

- bilans radiacyjny miasta, w którym główny wpływ mają zanieczyszczenie powietrza i geometria miejskich struktur urbanistycznych - zanieczyszczenie powietrza powoduje zwiększenie promieniowania zwrotnego do atmosfery na skutek zwiększonego pochłaniania promieniowania wyemitowanego przez powierzchnię ziemi; zwiększone pochłanianie promieniowania krótkofalowego przez zanieczyszczone powietrze miejskie może prowadzić do jego ogrzewania, a w efekcie do zwiększenia promieniowania zwrotnego; efektywne wypromieniowanie energii przez powierzchnie miejskie jest natomiast utrudnione ze względu na złożoną geometrię budynków; znaczna część energii wypromieniowanej przez ulice i ściany budynków jest absorbowana przez otaczające zabudowania; pochłanianie promieniowania krótkofalowego na skutek wielokrotnych odbić zmniejsza natomiast efektywne albedo miasta, co powoduje jego większe nagrzewanie się w ciągu dnia;
- zwiększoną pojemność cieplną materiałów budowlanych, która prowadzi do gromadzenia energii słonecznej dostarczanej miastu w ciągu dnia i jej oddawania w nocy - wpływ na intensywność miejskiej wyspy ciepła silnie zależy od właściwości cieplnych gleb otaczających miasto (skały, piasek, torf) oraz ich uwilgotnienia (duża pojemność cieplna wody), czy materiałów, z których wykonano powierzchnie sztuczne w mieście;

w zależności od wzajemnych relacji między parametrami cieplnymi miasta i otaczających go terenów, wpływ ten może być negatywny lub pozytywny;

- antropogeniczny strumień ciepła, który obejmuje ciepło uzyskane ze spalania paliw kopalnych i ciepło metaboliczne; ogrzewanie atmosfery miejskiej zależy głównie od ilości zużytej energii na jednostkę powierzchni, a ilość ciepła pochodzenia antropogenicznego dostarczanego do atmosfery miejskiej jest porównywalna z pozostałymi składnikami bilansu energetycznego;
- zmniejszoną ewapotranspirację - mniejszy udział roślinności i odkrytego gruntu powoduje mniejsze straty ciepła na parowanie w ciągu dnia, a także przyczynia się do większego przegrzewania miasta.

Czynniki te mogą w różnym stopniu przyczyniać się do powstawania miejskiej wyspy ciepła, zależnie od struktury miasta, jego cech fizycznych, czy zmieniających się warunków meteorologicznych.

Opracowane dotychczas modele numeryczne i statystyczne, które podejmują próby ilościowego określenia wpływu poszczególnych czynników współtworzących topoklimat miejski, pozwalają na oszacowanie potencjalnego natężenia miejskiej wyspy ciepła. Wskazują, iż w cieplej porze roku kluczowe znaczenie dla jej powstawania ma pochłanianie promieniowania długofalowego przez struktury urbanistyczne, w tym ciągi uliczne, z kolei zimą dominujący jest duży strumień ciepła antropogenicznego. Pokrywa śnieżna silnie modyfikuje parametry cieplne gruntu, przez co umożliwia powstawanie miejskiej wyspy ciepła o wyjątkowo dużym natężeniu. Należy podkreślić, że natężenie miejskiej wyspy ciepła nie jest prostą sumą kontrastów wywołanych przez wyizolowany wpływ poszczególnych czynników. Oddziaływanie pojedynczego czynnika jest tym mniejsze, im silniejsze są kontrasty wywołane przez sumę pozostałych.

Oznacza to, że Trasa W-Z jest elementem wpływającym na zwiększanie temperatury powietrza i podłoża w większym stopniu w cieplej porze roku, a oddziaływanie to jest porównywalne do oddziaływania innych struktur urbanistycznych miasta. W zwartej zabudowie miejskiej dochodzi do nagrzewania się do temperatury 50°C wszystkich powierzchni utwardzonych

nieprzepuszczalnych dla wody i powietrza, w tym także asfaltowych nawierzchni jezdni i betonowych nawierzchni chodników, a także ścian budynków, a następnie kumulacji tego ciepła przez dłuższy czas.

Aktualna wiedza naukowa nie daje możliwości dokładniejszego określenia oddziaływania przedmiotowego ciągu ulic na lokalne warunki klimatyczne. Z tego względu nie można wskazać wariantu inwestycyjnego najkorzystniejszego pod względem oddziaływania na topoklimat. Powierzchnie nawierzchni sztucznych oraz ukształtowanie przebiegu w trzech wariantach rozbudowy Trasy W-Z są podobne, w związku z tym uznaje się, że w odniesieniu do oddziaływania na zmiany wysokości temperatur, warianty są równoważne.

- f. Nie uwzględniono warunków aerodynamicznych, korzystnych dla wentylacji miasta, poszerzenie dotychczasowej szerokości ulic może skutkować nasileniem się efektu miejskiej wyspy ciepła.

W opracowaniu „Uwarunkowania aerodynamiczne miasta Bydgoszczy”, Bukowska H., Miejska Pracownia Urbanistyczna w Bydgoszczy, Bydgoszcz 2016, przekazany wraz z uwagami przez Stowarzyszenie MODrzew – Monitoring Obywatelski Drzew, wskazano, że odcinek trasy W-Z w ciągu ul. Kamiennej usytuowany jest w obszarze, gdzie panują słabe, bądź niezadowalające warunki wentylacji. W celu ich poprawy zalecane jest poszerzanie istniejących dróg (w miarę możliwości) i stosowanie głównie nasadzeń krzewów w obszarze zieleni przyulicznej w formie pasów o przebiegu równoległym do kierunku dominujących wiatrów (wiatry zachodnie oraz południowo-zachodnie). Analizowane przedsięwzięcie jest spójne z powyższymi rekomendacjami. W ramach rozbudowy Trasy W-Z przewiduje poszerzenie istniejącego ciągu ulic oraz posadzenie zieleni, przy czym, w celu zachowania szpalerów drzew wzdłuż ulic, zaplanowano posadzenie nowych drzew jako rekompensatę za wycinkę. Nasadzenia krzewów zaprojektowano głównie na rondach.

- g. Nie uwzględniono zmiany trasy, ponieważ obecnie wskazany ślad skutkuje zwiększoną ilością uwalnianych spalin i hałasu.

W ramach przedmiotowej inwestycji wykonano analizę akustyczną, w której wskazano miejsca wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. W ramach ich wyeliminowania zaprojektowano ekrany akustyczne,

które pozwolą na obniżenie hałasu do poziomu dopuszczalnego. Ponadto, w przeprowadzonej analizie akustycznej wykorzystano prognozę ruchu uwzględniającą rozwój sieci dróg w Bydgoszczy oraz jej okolicach.

2. Pani Lucyna Kaszyńska, która nie zgadza się z założeniami przyjętymi w raporcie, iż realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń normy hałasu i zanieczyszczeń powietrza dla mieszkańców domków jednorodzinnych przy ul. Kąpielowej, podnosi, że brak zaplanowania w tym miejscu ekranów akustycznych świadczy o nierzetelności Autorów raportu i przedstawionych obliczeń, ponieważ hałas i powietrze odbijają się od ekranów i szuka ujścia (potęgując), zwłaszcza odgłosy poruszających się samochodów.

W raporcie wskazano, że obecny stan drogi krajowej nr 80 jest źródłem, które generuje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku (rozdział III.1.2 oraz V.14).

Przeprowadzona analiza akustyczna uwzględniła zabudowę przy ul. Kąpielowej (receptory nr 104, 105 oraz 306). Opinia Urzędu Miasta w Bydgoszczy (pismo załączone do raportu), określa przedmiotowy teren jako teren zabudowy mieszkaniowo-usługowej, dla których dopuszczalne poziomy hałasu przedstawiają się następująco: pora dnia – 65 dB, pora nocy – 56 dB.

W receptorach nr 104 oraz 306 wskazano wystąpienie przekroczeń. W związku z powyższym, zaproponowano ekran akustyczny nr 8, mający na celu obniżenie hałasu przy m.in. wskazanych receptorach. Zaprojektowany ekran ma długość 123 m (wzdłuż trasy WZ, od ul. Żeglarskiej do ul. Kąpielowej) i wysokość 4 m.

W przeprowadzonych obliczeniach uwzględniono odbicia fali akustycznej od ekranu akustycznego oraz innych przeszkód (np. budynków). W raporcie oraz w załączniku nr 9 do raportu, wskazana jest ilość odbić od każdej z przeszkód na drodze fali akustycznej. Aby uniknąć negatywnego oddziaływania tych odbić, ekran akustyczny nr 8 został „ugięty” w swoim przebiegu tak, aby kończył się na ul. Kąpielowej. Ponadto, ekran ten zaprojektowano jako ekran pochłaniający (nie odbijający). Takie rozwiązania eliminują możliwość wpływu odbić na chronioną zabudowę. Analiza akustyczna wskazała też zasięg oddziaływania ponadnormatywnego hałasu. Wynika z niej, że pozostałe budynki na ul. Kąpielowej nie będą objęte ponadnormatywnym oddziaływaniem hałasu.

3. Pan Marcin Sikora, Pani Bożena Szymasiak, Pani Marta Garnik, Pan Tomasz Kanik:

- a. wskazali, iż proponowana ilość nasadzeń zastępczych nie jest wystarczająca, aby zrekompensować straty środowiskowe związane z wycięciem drzew i krzewów. W przedstawionym przez MODrzew algorytmie jasno wskazano, ile drzew powinno zostać nasadzonych, w przypadku zrealizowania inwestycji w obecnie planowanym wariantcie.

Zagadnienie to zostało już omówione powyżej.

- b. przy rozbudowie trasy W-Z, a także wszelkich innych inwestycjach, które łączą się z koniecznością usunięcia drzew, należy kierować się zasadą, aby gdy to tylko możliwe, przesadzać drzewa w inne lokalizacje, a wycinkę traktować jako ostateczność.

Analizowano możliwość nasadzeń drzew i krzewów adekwatnie do zaproponowanych rozwiązań drogowych oraz rozwiązań kolizji z infrastrukturą techniczną (podziemne uzbrojenie terenu), których lokalizacja wyklucza możliwość stosowania nasadzeń w dowolnej lokalizacji. Zgodnie z deklaracją Inwestora, na etapie projektu budowlanego, kiedy zostaną przedstawione bardziej szczegółowe rozwiązania drogowe, możliwa będzie optymalizacja w zakresie wycinki oraz nasadzeń. Jednocześnie Inwestor zadeklarował, że wykona nasadzenia drzew i krzewów kompensujących wycinkę, w ilości odpowiadającej ilości drzew i krzewów wskazanych do usunięcia.

Inwestor zadeklarował, że przewiduje dodatkowe nasadzenia drzew i krzewów, poza terenem obecnej inwestycji, w ilości maksymalnej 1600 sztuk drzew oraz maksymalnej powierzchni 9200 m² zakrzewień. Dokładna liczba wycinek i nowych nasadzeń zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego. Będzie to przedmiotem analizy na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

4. Pan Błażej Bembnista:

- a. Wariant preferowany nie uwzględnia uwag społecznych, dotyczących kształtu inwestycji, na odcinku od ulicy Sułkowskiego do Gdańskiej. Rozbudowa trasy w proponowanym wariantcie zakłada spore utrudnienie skomunikowania dla pieszych i rowerzystów pomiędzy przyszłym kampusem Akademii Muzycznej, który powstanie po południowej stronie ulicy Kamiennej oraz przedłużeniem ulicy Paderewskiego (w konsekwencji ze Śródmieściem

Bydgoszczy), a powstającym kompleksem mieszkaniowym Platanowy Park i zabudowaniami osiedla Leśnego. Koncepcja nie uwzględnia połączenia w poziomie zero, co znacząco utrudni komunikację pieszą i rowerową, a także będzie sporym wyzwaniem dla osób starszych i o ograniczonej mobilności.

Uwaga dotyczy miejsca pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Gdańską i Sułkowskiego. Obecnie w tym rejonie występuje mały ruch pieszy, a pomiędzy wymienionymi skrzyżowaniami nie ma wyznaczonego przejścia dla pieszych. Jednak w związku z budową osiedla Platanowy Park po północnej stronie trasy W-Z oraz Akademii Muzycznej po południowej stronie, zgłoszona przez mieszkańców uwaga o konieczności zaprojektowania możliwości przekroczenia trasy przez pieszych w tym miejscu stała się zasadna i projekt uzupełniono o kładkę dla pieszych (wariant nr 4). Z uwagi na małą odległość między wymienionymi skrzyżowaniami nie jest możliwe połączenie jezdni łączących ulice poprzeczne z trasą W-Z, więc na tych jezdniach ruch pojazdów nie będzie znikomy, zdecydowano, aby kładka biegła bezkolizyjnie nie tylko nad jezdniami głównymi trasy, ale też nad równoległymi jezdniami łączącymi (serwisowymi). Ponieważ jezdnie te biegną na poziomie terenu, kładka musi być wyniesiona do góry, czyli nie może biec „w poziomie zero”. Kładka będzie wyposażona w windy, dlatego nie będzie wyzwaniem dla osób starszych, ani o ograniczonej mobilności. Możliwy będzie także przejazd rowerem, chociaż w tym wypadku wygodniejsza wydaje się być trasa wzdłuż ulic Gdańskiej lub Sułkowskiego, gdzie występują ścieżki rowerowe, a przejazd przez trasę W-Z odbywać się będzie w poziomie terenu na skrzyżowaniu z sygnalizacją.

- b. Nie uwzględniono twierdzenia Lewisa – Mogridge’a (większa ilość pasów nie powoduje zmniejszenia korków, a powiększenie liczby samochodów).

Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, dotyczące ww. zagadnienia, zostało już omówione.

- c. Koncepcja zakłada też wycinkę okazałego szpaleru drzew wzdłuż ulicy Gdańskiej. Ich wycinka spowoduje bezpowrotną utratę cennej roślinności, stąd też poddaje to w wątpliwość słuszność realizacji wariantu zakładającego przebudowę torowiska tramwajowego na odcinku od Kamiennej w kierunku pętli Las Gdański. Apeluję zatem o powstrzymanie tej wycinki, poprzez brak

rekomendacji wariantu zakładającego wycinkę drzew i powiększenie skrzyżowania (który zakłada też wyburzenie kamienic).

Rozwiązania w zakresie wycinki drzew i krzewów, uwzględniają zaproponowane rozwiązania drogowe oraz rozwiązania kolizji z infrastrukturą techniczną (podziemne uzbrojenie terenu), których lokalizacja wyklucza możliwość stosowania nasadzeń w dowolnej lokalizacji. Zaproponowane do wycięcia drzewa w postaci szpaleru stanowią roślinność nasadzoną również przez tego samego Inwestora, tylko wiele lat wcześniej. Rozwój przestrzeni miejskich wymusza konieczność zmian w układzie drogowym i tramwajowym, które dostosowuje się do potrzeb (także mieszkańców, którzy korzystają z transportu drogowego i komunikacji miejskiej) i zmian warunków ruchowych, tak jak w przypadku analizowanego przedsięwzięcia. Celem inwestycji nie jest przecież dokonanie całkowitej wycinki drzew i krzewów w obszarze objętym przedsięwzięciem, ale wprowadzenie zmian w infrastrukturze, które mają usprawnić warunki ruchu oraz podnieść poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego w pierwszej kolejności należy brać pod uwagę docelowy układ drogowy, a następnie uporządkować i urządzić otaczającą przestrzeń publiczną, której częścią jest zieleń miejska. Inwestor zadeklarował, że dokona nasadzeń kompensujących wycinkę drzew i krzewów, w wymiarze im odpowiadającym.

- d. Wariant rekomendowany uniemożliwia także nasadzenie w tym miejscu nowych drzew. Wpłyne to nie tylko destrukcyjnie na historyczny układ tej części miasta, ale przede wszystkim doprowadzi do wzmocnienia efektu miejskiej wyspy ciepła, który będzie skutkować dalszym pogorszeniem jakości powietrza atmosferycznego w centrum miasta, stwarzając realne zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi narażonych na jego wpływ.

Udzielono już odpowiedzi na powyższe zagadnienie.

5. Stowarzyszenie Społeczny Rzecznik Piesznych w Bydgoszczy:

- a. Nie zapewniono zgodności z następującymi dokumentami: „Standardy techniczne i wykonawcze dla infrastruktury rowerowej Miasta Bydgoszczy” (Zarządzenie nr 354/2014 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z 12 czerwca 2014 r.) oraz „Katalog dobrych praktyk w projektowaniu infrastruktury pieszej” (Zarządzenie nr 539/2018 Prezydenta Miasta Bydgoszczy z 21 września 2018 r.)

– względem wszystkich chodników i rozwiązań rowerowych w granicach opracowania. Koszt doprowadzenia istniejącej infrastruktury pieszej i rowerowej do zgodności z ww. standardami ujętymi w zarządzeniach Prezydenta Miasta, stanowi ułamek całkowitych kosztów inwestycji, natomiast proponowane niewłaściwe rozwiązania użytkowe stwarzają w niektórych miejscach bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia uczestników ruchu i wymagają niezwłocznej korekty i analizy.

Opracowany projekt jest zgodny nie tylko z wymienionymi aktami prawnymi, ale też z wszelkimi aktami wyższej rangi (np. rozporządzenia) oraz dobrą praktyką projektową. Chodniki i ścieżki rowerowe są przewidziane wszędzie, gdzie jest to możliwe. Urządzenia ułatwiające i zwiększające bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu również są zastosowane powszechnie. Ponadto, w toku prac projektowych, w wyniku spotkań z mieszkańcami wprowadzono wiele korekt i uzupełnień w zakresie ruchu pieszego i rowerowego – przykładem jest poszerzenie do 3,0 m przejazdów rowerowych na głównych skrzyżowaniach.

Wymienione opracowania zasadniczo odnoszą się do rozwiązań szczegółowych. Rozwiązania takie (np. rynny do prowadzenia rowerów po schodach w przypadku awarii windy, czy elementy informacyjne dla osób niepełnosprawnych), powinny zostać prawidłowo opracowane na etapie projektu budowlanego, natomiast określanie ich na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest konieczne, gdyż jest to zbyt wczesny etap procesu inwestycyjnego.

- b. Obecnie obowiązujące Studium zakłada przebieg linii tramwajowej Gdańska-Rycerska wzdłuż ul. Artyleryjskiej. Planowany przebieg trasy W-Z jest niezgodny z tym założeniem i zajmuje całą dostępną rezerwę terenu przewidzianą pod wskazane połączenie tramwajowe.

Wybrany wariant, zapewnia rezerwę terenu pod ewentualną przyszłą budowę linii tramwajowej po południowej stronie trasy, która (budowa linii tramwajowej) jest przedmiotem analiz w odrębnym zadaniu.

- c. W „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla inwestycji Rozbudowa Trasy Wschód - Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy” nie uwzględniono twierdzenia Lewisa-Mogridge'a, mówiącego

o zależności pomiędzy budową dróg a natężeniem ruchu drogowego w miastach — więcej wielopasowych dróg prowadzi do zwiększenia popytu na korzystanie z samochodów, a tym samym do większego ruchu na przebudowanej trasie, co prowadzi następnie do zakorkowania się nowej drogi w okresie kilku miesięcy od oddania inwestycji. Powyższe twierdzenie nie zostało odzwierciedlone w „Raporcie o oddziaływaniu na środowisko”, w którym nie oszacowano, jak będzie wpływać na środowisko wzrost natężenia ruchu i ponowne pojawienie się zatorów drogowych w perspektywie kilku - kilkunastu miesięcy po oddaniu inwestycji do użytku.

W raporcie oszacowano ewentualny wpływ wzrostu natężenia ruchu, o czym opisano powyżej.

- d. Jest prawdopodobne, że realizacja trasy W-Z nie jest warunkiem koniecznym do przeciwdziałania zatorom drogowym w Bydgoszczy na kierunku wschód-zachód. Efekt ten równie dobrze może być osiągnięty poprzez sfinalizowanie budowy obwodnicy miasta w postaci trasy S-5, o czym może świadczyć następująca opinia przedstawicieli ZDMiKP w Bydgoszczy: „Zdaniem drogowców, jeśli budowa W-Z nie ruszy, najszybszy możliwy termin jej rozładowania z ruchu to moment otwarcia ekspresówki S-5. Powyższa wypowiedź wskazuje, że do rozładowania korków może dojść samoistnie, bez konieczności realizacji inwestycji. Należy również zadać pytanie, czy oszacowane prognozy ruchu wykonane na potrzeby projektu, zakładają zmiany w ruchu drogowym w mieście po oddaniu do użytku trasy S-5.

W prognozie ruchu uwzględniono rozwój infrastruktury drogowej w okolicy Bydgoszczy (w tym drogi ekspresowej S-5). Ponadto obwodnica Bydgoszczy nie prowadzi ruchu na kierunku, na którym jest rozbudowywana trasa W-Z. Nie sposób zgodzić się z twierdzeniem, iż inwestycja ta nie jest uzasadniona ze względu na budowę drogi ekspresowej S-5. Rozbudowa trasy W-Z ma służyć głównie do przenoszenia ruchu wewnętrznego w mieście, a nie tranzytowego – na ciągu drogi krajowej nr 5, zastępowanej przez S-5.

- e. W „Raporcie” brakuje odpowiedniego kalkulatora dla nasadzeń zastępczych — nie wskazano dokładnie liczby drzew (pojawia się jedynie informacja o terenach, na których występują drzewa i krzewy), nie wiadomo dokładnie ile drzew zostanie wyciętych. Dla wariantu 4 wskazano wycięcie 1493 drzew.

W trakcie inwentaryzacji policzono, że wyciętych zostanie 2218 pni, ponieważ część drzew to drzewa wielopniowe. Do wycinki zostały przeznaczone także tzw. grupy drzew i krzewów oraz powierzchnie leśne. Oznacza to, że na potrzeby inwestycji, uwzględniając lasy oraz grupy drzew i krzewów, może zostać wyciętych prawie 2 tysiące drzew. Uważamy, że liczba drzew w nasadzeniach powinna uwzględniać takie czynniki jak: wiek wycinanych drzew, liczbę pni oraz sumę ich obwodów. Należy również podkreślić, że jeden duży buk produkuje tyle tlenu, co mniej więcej tysiąc siedemset 10-letnich, małych buków.

W raporcie wskazano, że układ szaty roślinnej został opracowany w liniach rozgraniczających wariantu nr 4 przedsięwzięcia, gdzie przewidziano posadzenie: drzew liściastych w ilości 282 sztuk oraz krzewów liściastych i iglastych o powierzchni 5410 m². Są to wielkości możliwe do nasadzenia w granicach przedsięwzięcia ustalonych na obecnym etapie udzielenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednocześnie zgodnie z deklaracją Inwestora, na str. 193 raportu wskazano, że dla analizowanego przedsięwzięcia, w granicach zakresu przedsięwzięcia zostały podane maksymalne ilości nasadzeń, możliwe do zrealizowania z uwagi na dostępność terenu. Wobec powyższego założenia granicznego, Inwestor zobowiązuje się do dokonania dodatkowych nasadzeń kompensacyjnych za wycięte drzewa, w ilości maksymalnej 1600 sztuk drzew oraz powierzchni maksymalnej 9200 m² zakrzewień, poza granicami obecnego przedsięwzięcia, na terenie do którego posiada tytuł prawny. Dokładna liczba wycinek i nowych nasadzeń zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego i uzgodniona z Wydziałem Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta. Sumaryczna ilość zaproponowanych nasadzeń będzie zatem odpowiadała planowanej wycince drzew i krzewów.

- f. Wnioskujemy o rezygnację z budowy węzła drogowego na skrzyżowaniu z ul. Gdańską. Dzięki rezygnacji z budowy łącznic w ul. Gdańską jest możliwe zmniejszenie powierzchni wyspy centralnej oraz całej powierzchni skrzyżowania, co pozwoli zachować znacznie większą ilość istniejącej zieleni niż przewidziano w projekcie, w dowolnym z konsultowanych wariantów.

Ponadto nieodwracalnym skutkiem budowy węzła drogowego będzie:

- wycięcie historycznego podwójnego szpaleru drzew wzdłuż torowiska tramwajowego,
- zajęcie rezerwy pod połączenie tramwajowe z ul. Rycerskiej,
- wyburzenie dwóch kamienic w pierzei ul. Gdańskiej,
- konieczność instalowania ekranów dźwiękochłonnych w pobliżu zabytkowych kamienic w centrum miasta.

Właściwe rozłożenie ruchu drogowego z/do trasy W-Z zapewnią sąsiednie węzły: z ul. Sułkowskiego i Zaświat, które to ulice są lub mają być dostosowane do zwiększonych natężeń ruchu i już pełnią taką rolę w układzie komunikacyjnym miasta. Ulica Gdańska, jako reprezentacyjna ulica śródmieścia Bydgoszczy, pełni rolę ruchu lokalnego, gdzie preferowana ma być komunikacja publiczna (tramwajowa), natomiast połączenie z Trasą W-Z spowoduje znaczący wzrost ruchu drogowego na tej ulicy oraz idące za tym konsekwencje w postaci wzrostu zanieczyszczeń powietrza, hałasu i zatorów drogowych. Oprócz kosztów wyburzeń i wycinki tak rozbudowany węzeł drogowy zaburza podstawową, reprezentacyjną funkcję ulicy Gdańskiej jako głównej ulicy śródmieścia oraz jest planowany wyłącznie dla komunikacji samochodowej, kosztem komunikacji zbiorowej i lokalnego ruchu pieszego oraz rowerowego. Może również wpływać na zwiększenie zjawiska miejskiej wyspy ciepła. Przeskalowany jak na to miejsce węzeł drogowy nie będzie też przyjazny pieszym, rowerzystom, seniorom, okolicznym mieszkańcom, pogarszając ich jakość życia.

Z powyższych względów zaproponowano uwzględnienie przebiegu trasy W-Z wyłącznie w formie tunelu pod ulicą Gdańską — identyczne rozwiązanie znajduje się w Warszawie na przecięciu ul. Marszałkowskiej, prowadzącej ruch lokalny i tramwajowy oraz Trasy Łazienkowskiej (ruch tranzytowy).

Wymieniony postulat był zgłoszony na spotkaniu z mieszkańcami na etapie opracowania projektu, jednak nie zyskał poparcia Inwestora, mieszkańców, ani projektantów. Rozwiązanie ma wymienione zalety, jednak jego podstawową wadą jest wydłużenie długości trasy dla pojazdów zamierzających skręcić na przecięciu trasy W-Z i ul. Gdańskiej. Z uwagi na duży udział relacji skrajnych w tym miejscu prowadzi to do zwiększenia ruchu na sąsiednich

drogach. Dany pojazd musi niepotrzebnie pojechać tam i z powrotem, aby zawrócić. Ponadto, należy zwrócić uwagę, że niepodłączenie ul. Gdańskiej do trasy W-Z spowodowałoby przeniesienie ruchu drogowego na inne ulice śródmieścia, co z kolei będzie wpływało na zwiększenie i skumulowanie się tam poziomu emisji zanieczyszczeń emitowanych do atmosfery oraz emisji hałasu (sumaryczny wzrost natężeń ruchu w obszarze ze względu na wydłużenie drogi dojazdu). Rozwiązanie takie ocenia się jako mniej korzystne środowiskowo.

6. Pani Iwona Styś:

- a. Planowana inwestycja zlokalizowana jest m.in. w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w dzielnicy Bydgoszcz - Wschód, w obszarze ulic: Harcerskiej, Inwalidów, Maratońskiej i Weteranów. W dokumentacji graficznej opracowania obszar naszego zamieszkania przedstawiony został jako obszar „rozproszonej zabudowy mieszkalnej”, podczas gdy faktycznie jest to typowa enklawa mieszkaniowa z przeważającą zabudową mieszkaniową jednorodzinną, uzupełnioną w części północnej zabudową mieszkaniową wielorodzinną.

Niektóre budynki mieszkalne jednorodzinne przy ul. Harcerskiej powstały jeszcze przed I Wojną Światową, a zabudowę mieszkalną jednorodzinną przy ul. Maratońskiej i Weteranów wybudowano w latach 50-60 ubiegłego stulecia. Tylko dwa budynki przy ul. Harcerskiej to zabudowa z poprzednich lat. Z kolei istniejąca zabudowa wielorodzinna powstała w okresie powojennym, skutkiem zmian sposobu użytkowania stajni podworskich.

Według opinii przedstawionej przez Urząd Miasta w Bydgoszczy, teren przy ulicach Inwalidów, Weteranów i Maratońskiej określono jako tereny zabudowy mieszkaniowo - usługowej. Tak też oznaczono go na mapach załączonych do raportu o oddziaływaniu na środowisko. W związku z powyższym w analizie akustycznej przyjęto, że dopuszczalny poziom hałasu na tym terenie wynosi 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy.

- b. W bezpośrednim sąsiedztwie naszych domów w roku 2015 oddano do użytku żelbetową estakadę tramwajową o długości ponad 300 m. Od początku jej funkcjonowania zgłaszamy władzom miasta problem hałasu generowanego zarówno przez tramwaje przejeżdżające estakadą oraz od estakady – hałas tzw. wtórny lub materiałowy (dzwonienie barierek, niskie dźwięki przenoszone gruntem przechodzące w drgania). Kilkakrotnie przeprowadzono pomiary hałasu

od tramwajów, ale tylko od tramwajów. Z uwagi na obowiązujące normy oraz przyjętą metodykę pomiarów, badania te nie pozwoliły na stwierdzenie, że tramwaje powodują hałas przekraczający normy, mimo że pojedynczy przejazd tramwaju to hałas na poziomie 72 - 92 dB, przy częstotliwości 450 przejazdów na dobę. Zaznaczyć należy, że do tej pory, mimo wielu naszych prób, nigdy kompleksowo nie przeanalizowano klimatu akustycznego w tym obszarze z uwzględnieniem wszystkich źródeł hałasu (hałas skumulowany), na który jesteśmy narażeni już obecnie. Są to: linia tramwajowa z estakadą, linia kolejowa towarowa, linia kolejowa osobowa, dworzec kolejowy Bydgoszcz-Wschód oraz hałas drogowy z ul. Lewińskiego. Cztery ostatnie źródła zostały wygenerowane lub spotęgowane przez ostatnią inwestycję na naszym terenie, tj. linię tramwajową do Fordonu, np. przez obniżenie wałów ziemnych chroniących od przeszło 100 lat przed hałasem kolejowym, czy usytuowanie domów mieszkalnych blisko nowego dworca kolejowego.

Przeprowadzona analiza akustyczna uwzględniała oddziaływanie hałasu skumulowanego. W obliczeniach tych uwzględniono:

- oddziaływanie projektowanej trasy W-Z,
- oddziaływanie istniejącej linii tramwajowej,
- oddziaływanie linii kolejowych nr 18, 201 oraz 209,
- oddziaływanie ruchu samochodowego na ul. Inwalidów oraz Harcerskiej.

Dla każdego z powyższych źródeł wykonano także obliczenia indywidualne.

- c. Problem ogromnej, już istniejącej uciążliwości od estakady został również zgłoszony w roku ubiegłym podczas konsultacji społecznych zorganizowanych przez ZDMiKP, na okoliczność planowanej rozbudowy trasy Wschód – Zachód. Wówczas przedstawiciele władz miasta obiecali nam, że przy okazji budowy kolejnej estakady, tym razem drogowej, zostanie dokładnie przeanalizowane tło akustyczne obejmujące hałas emitowany ze wszystkich źródeł i wówczas będzie podstawa do zastosowania osłon minimalizujących zarówno istniejące, jak i przyszłe uciążliwości. Jednakże, jak wynika z Raportu, po raz kolejny, interes prawny i faktyczny mieszkańców naszej dzielnicy został całkowicie pominięty. Można odnieść wrażenie, że wręcz celowo „wygumkowano” nasze budynki z podkładu geodezyjnego, na którym naniesiono koncepcję projektową.

Obliczenia wykonane na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko uwzględniły przedmiotową zabudowę. Analiza akustyczna w tym rejonie miała formę rozszerzoną i uwzględniała wykonanie skrupulatnych analiz dla każdego ze źródeł z osobna oraz dla wszystkich źródeł łącznie. Sytuacja akustyczna w tym rejonie była kluczowym elementem w trakcie prac nad wykonaną analizą akustyczną i była niejednokrotnie podnoszona w trakcie konsultowania raportu.

Autor analizy akustycznej nie ma interesu w zatajaniu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu przy przedmiotowej zabudowie i jeśli takowe przekroczenia by wystąpiły, byłby zobowiązany przez Inwestora lub przez Organ prowadzący postępowanie, do zaprojektowania niezbędnych zabezpieczeń przeciwhałasowych. Jednakże przeprowadzona rozszerzona analiza akustyczna wykazała brak przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, m.in. powodowanego przez istniejącą linię tramwajową (co pokrywa się z pomiarami hałasu przeprowadzonymi w tym rejonie, o których mowa w przesłanym piśmie), czy też powodowanego przez wszystkie źródła łącznie.

- d. W raporcie na str. 215 określony został zakres analizy akustycznej, z którego wynika, że badaniu został poddany jedynie hałas drogowy. W innym miejscu (str. 218) przedstawione zostały wyniki obliczeń, izolinie hałasu, przewidywany zasięg oddziaływania hałasu planowanej trasy W-Z. Zapisy i obliczenia również dotyczą wyłącznie hałasu drogowego.

Nie ma informacji, czy w ogóle i w jaki sposób, według jakich kryteriów analizowano hałas skumulowany w danym rejonie, pochodzący z różnych/odmiennych źródeł.

Autor analizy akustycznej wskazuje, że informacje zawarte na stronach: 215, 2016, 218, dotyczą stanu aerasanitarnego inwestycji, zatem nie wskazują hałasu.

W rozdziale IV. Metodyka prognozowania pola akustycznego wokół drogi, przedstawiono dokładny opis metodyki obliczeń hałasu drogowego, kolejowego i tramwajowego.

W rozdziale VII.7 wymieniono źródła hałasu, dla których przeprowadzono obliczenia hałasu (strona 236 raportu).

W rozdziale VII.12 wskazano zakres obliczeń akustycznych dla źródeł skumulowanych oraz podsumowano wyniki.

- e. Na stronie 216 widnieje zapis: „W fazie eksploatacji głównym źródłem hałasu na analizowanym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po projektowanej trasie”. Nie jest to teza do końca prawdziwa. W naszym przypadku, planowana trasa będzie kolejnym, dodatkowym niezwykle uciążliwym źródłem hałasu, co w ogóle nie zostało uwzględnione w raporcie. A przecież zarówno estakada tramwajowa, jak i estakada drogowa należą do najbardziej uciążliwych dla ludzi i środowiska układów komunikacyjnych.

Strona 216 raportu nie dotyczy klimatu akustycznego. Przedstawiony zapis znajduje się na stronie 233, odnosi się do całości inwestycji i nie przekłamuje w żaden sposób rzeczywistości. Jeśli chodzi o inne źródła hałasu, których obliczenia przedstawiono w raporcie, należy wskazać, że są to źródła dodatkowe. Nie znaczy to jednak, że obliczenia dla tych źródeł były przeprowadzone z mniejszą dokładnością. Należy nawet wskazać, że w rejonie Węzła Wschód największy nacisk kładziony był na analizę hałasu pochodzącego od źródeł dodatkowych (estakada tramwajowa, linie kolejowe oraz drogi osiedlowe). Wskazuje na to ilość przeprowadzonych dodatkowych obliczeń dla poszczególnych źródeł (załącznik 5.5.2 do raportu).

- f. Z dalszej części raportu (str. 217) wynika, że: „Rodzaj terenów wymagających ochrony akustycznej wyznaczono na podstawie obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego (MPZP) oraz informacji uzyskanych w trakcie wizji terenowych”. W związku z tym, że dla naszego obszaru nie uchwalono MPZP, to powinna mieć miejsce wizja terenowa. Uważamy, że u nas wizja terenowa się nie odbyła. Gdyby taka wizja miała miejsce, Autorzy opracowania zapewne dostrzegliby unikatową w skali kraju sytuację mieszkańców, narażonych już teraz na uciążliwości hałasowe z 5 różnych źródeł.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko zapisane jest, że w trakcie wizji terenowych:

- rozpoznano występowanie ekranów akustycznych (rozdział III.2.3, strona 74),
- określano wysokość zabudowy (rozdział IV.4, strona 105).

W przedłożonym ROŚ wyjaśniono, że kwalifikacji terenów wrażliwych akustycznie dokonano na podstawie MPZP oraz informacji uzyskanych od Urzędu Miasta Bydgoszczy (rozdział VII.7.1, strona 234).

Wizja terenowa odbyła się kilkakrotnie w okresie od 2015 do 2018 r., co udokumentowane zostało za pomocą zdjęć.

- g. Załącznik nr 5.5. do raportu zawiera wyniki przeprowadzonych obliczeń w punktach obserwacji i zestawia je z obowiązującymi normami hałasu. Wynika z nich, że prawie w każdym wariancie, bez zastosowania osłon, w roku 2035 nastąpią w naszym rejonie przekroczenia norm hałasu drogowego. Niezrozumiałe jest, dlaczego dla niektórych domów, np. oznaczonych receptorami 71 i 72 w niektórych wariantach przyjęto dopuszczalny hałas na poziomie 65 dB w dzień, mimo że zgodnie z obowiązującymi przepisami poziom hałasu drogowego dla terenów domów rodzinnych wynosi 61 dB.

Według opinii przedstawionej przez Urząd Miasta w Bydgoszczy teren przy ulicach: Inwalidów, Weteranów i Maratońskiej określono jako tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Tak też oznaczono go na mapach załączonych do raportu. W związku z powyższym w analizie akustycznej przyjęto, że dopuszczalny poziom hałasu na tym terenie wynosi 65 dB w porze dnia oraz 56 dB w porze nocy.

- h. Na str. 243 raportu jest mowa o już obecnie występujących przekroczeniach od linii kolejowych 18, 201 i 209 (o hałasie kolejowym spotęgowanym przez obniżone wały ochronne było już wspomniane powyżej). Wszystkie trzy wymienione linie przebiegają w bezpośredniej bliskości naszych domów. Dlatego też, dokładając kolejne uciążliwe źródło hałasu, powinna zostać przewidziana ochrona dla nas i naszych posesji.

Wskazane istniejące przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu nie są przedmiotem bieżącego postępowania. Wynika to z tego, że trasa W-Z w tym przypadku nie jest odpowiedzialna za przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu. Należy zaznaczyć, że przekroczenia te występują tylko przy ul. Inwalidów. Nie stwierdza się ich przy ul. Maratońskiej i Harcerskiej.

- i. Przewiduje się natomiast zastosowanie ekranów akustycznych w rejonie ul. Kaplicznej (receptory 82 i 83), z uwagi na hałas skumulowany (ale tylko drogowy), na odcinku niebędącym w zakresie inwestycji. Jest to nieracjonalne

i niecelowe, gdyż budynki przy ww. receptorach są od dawna w ruinie i niezamieszkałe (mieszkańcy zostali wykwaterowani). W kontekście naszej sytuacji faktycznej, stawianie ekranów przy opuszczonych domach, jest wręcz kuriozalne!

Wersja jednolita raportu wskazuje, że Inwestor zrezygnował z tego ekranu, jako bezzasadny.

- j. Raport bardzo enigmatycznie odnosi się do hałasu tramwajowego (str. 241). Według autorów „Analiza wykazała, że nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu w rejonie kumulowania się hałasu projektowanej drogi z hałasem powodowanym przez linię tramwajową.” Na takie stwierdzenie nie przedstawiono żadnych pomiarów, wyników badań, konkretnych miejsc, które poddane zostały analizie, itp. Pojawia się kolejna wątpliwość. Jak to możliwe, skoro już teraz w naszym rejonie sam hałas od tramwaju osiąga wartości graniczne i jest odczuwany niezwykle dotkliwie? A gdzie 3 linie kolejowe, które wg samych autorów Raportu obecnie już powodują przekroczenia, itd.

Zawarte w raporcie zdanie wprost stwierdza, jaki stan akustyczny prognozuje się we wskazanym rejonie. Poparte jest ono obliczeniami hałasu tramwajowego oraz skumulowanego, przedstawionymi w załączniku 5.5.2 do raportu (rozdział VII.12, tuż pod cytowanym stwierdzeniem, strona 263). Obliczenia obejmowały zabudowania przy ul. Maratońskiej, Harcerskiej i Inwalidów.

- k. Raport nie zawiera informacji, że przy planowanej trasie W-Z jest miejsce takie jak nasze osiedle, gdzie występuje kumulacja hałasu z kilku różnych źródeł. Przy ocenie hałasu skumulowanego zestawione są tylko 2 źródła hałasu: hałas drogowy planowany z hałasem drogowym istniejącym - dot. ul. Kaplicznej oraz hałas drogowy planowany z hałasem tramwajowym — ogólny zapis na str. 241. Do naszej sytuacji, niewątpliwie szczególnej i wyjątkowej, raport w ogóle się nie odnosi.

W raporcie przedstawiono hałas skumulowany ze wszystkich wskazanych źródeł (trasa W-Z, ruch tramwajowy, ruch kolejowy, ruch na ulicach osiedlowych). Obliczenia wykonano dla każdego źródła z osobna, jak i dla wszystkich źródeł łącznie (załączniki 5.5.1 oraz 5.5.2).

- l. Należy przeprowadzić badania skumulowane hałasu w rejonie ulic: Harcerskiej, Inwalidów, Maratońskiej i Weteranów, obejmujące wszystkie uciążliwe źródła (hałas tramwajowy, hałas wszystkich trakcji PKP, hałas istniejącego układu drogowego).

W ramach analizy porealizacyjnej wskazano przeprowadzenie badań drgań w budynku przy ul. Harcerskiej 3, a także przeprowadzenie badań hałasu w receptorze nr 69 (przy ul. Inwalidów).

O ile przeprowadzenie obliczeń hałasu skumulowanego od wskazanych źródeł jest możliwe, to wykonanie pomiarów hałasu skumulowanego (w takim rozumieniu, że pomiar miałby być przeprowadzony w momencie aktywności wszystkich źródeł), jest niemożliwy do wykonania wg prawideł pomiarów hałasu.

- m. Sporządzenia rzetelnej, kompleksowej analizy akustycznej obejmującej zakresem istniejące źródła hałasu, jak i docelowe kolejne uciążliwe źródła hałasu planowane przez Miasto.

Przedłożona analiza akustyczna jest kompleksowa, ponieważ uwzględnia istniejące i projektowane źródła hałasu.

- n. Zastosowania rozwiązań minimalizujących zarówno faktyczne, jak i planowane uciążliwości.

W Raporcie przedstawiono zabezpieczenia przeciwhałasowe, które mają na celu zminimalizowanie oddziaływania hałasu. Zostały one uwzględnione w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w postaci warunków.

- o. Ze zdumieniem odnotowujemy, że w obwieszczonym obecnie, podobno poprawionym materiale obejmującym raport o oddziaływaniu na środowisko, nie wprowadzono żadnych poprawek odnośnie wskazanych przez nas kardynalnych błędów w ustaleniu stanu faktycznego naszego rejonu, w tym nieuwzględnienie zagospodarowania przedmiotowego rejonu, prognozowanego przez nowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Bydgoszczy oraz wydanych na tę okoliczność decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Wskazać należy, że włączenie estakady drogowej w istniejącą ulicę Lewińskiego zwiększy uciążliwość dla planowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Ta kwestia w raporcie pozostaje całkowicie pominięta.

Autor pisma jednoznacznie wskazuje na „kardynalne” błędy w wykonanej analizie akustycznej, lecz nie wskazuje na merytoryczne dowody w tej kwestii, stawia domniemania na równi z faktami i przekonuje o wyższości tychże domniemywań nad przeprowadzonymi pomiarami (o których sam wspomina) oraz nad analizą akustyczną przeprowadzoną zgodnie z normatywnie wskazaną metodyką.

Autor analizy akustycznej na prośbę Inwestora oraz w wyniku wezwań do uzupełnienia raportu, wskazanych przez RDOŚ w Bydgoszczy, wykonał serię dodatkowych obliczeń dla wskazanego terenu, zatem nie ma podstaw do zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych w tym miejscu.

- p. Odnośnie przewidywanej bezspornie dodatkowej uciążliwości, nie odnaleźliśmy w raporcie metodycznej analizy skumulowanego hałasu. Mało tego, pomimo zawartego w raporcie stwierdzenia cyt.: „Istotnym czynnikiem wpływającym na hałas są linie kolejowe nr 18, 201 i 209, przebiegające w niewielkiej odległości od projektowanej drogi. Z przeprowadzonej analizy wynika, że ruch pociągów na tych liniach kolejowych wraz z ruchem samochodowym na projektowanej drodze może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w budynkach mieszkalnych znajdujących się bezpośrednio przy tych liniach.”, rozwiązań w kwestii zmniejszenia uciążliwości – brak. Z uwagi na powyższą okoliczność, niewytłumaczalne jest też niewskazanie receptorów wyznaczonych na naszym terenie, jako koniecznych do opomiarowania na etapie analizy porealizacyjnej.

W ramach analizy porealizacyjnej wskazano punkt w przedmiotowej okolicy do wykonania pomiarów hałasu oraz pomiarów drgań.

W analizie akustycznej uwzględniono wszystkie skumulowane źródła hałasu.

7. Pan Ryszard Kowalski:

- a. Zlokalizowanie kładki dla pieszych z windami w planowanym miejscu spowoduje znaczące naruszanie prywatności i miru domowego posesji Kasztanowa 50, poprzez możliwość wglądu osób korzystających z kładki na teren posesji ponad jej ogrodzeniem, możliwość zanieczyszczania działki poprzez rzucanie śmieci na jej teren, jak również stanowi bezpośrednie zagrożenie dla życia i zdrowia osób (w tym przede wszystkim dzieci)

przebywających na posesji poprzez możliwość rzucania na jej teren przedmiotów przez przechodniów, np. butelek po alkoholu, itp. co uniemożliwia korzystanie jej funkcji rekreacyjnej.

Na etapie projektu budowlanego możliwe będzie zaprojektowanie dodatkowej ochrony działki, np. w formie wysokiego nieprzeziernego ogrodzenia, co będzie przedmiotem analizy w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Natomiast stan projektowany nie może przewidywać zachowań niezgodnych z prawem – wtedy nie dałoby się nic zaprojektować. Wszak rzucić butelkę za płot można też z chodnika zaprojektowanego na poziomie terenu, ale to nie powód, aby nie projektować chodnika, oraz aby działka straciła funkcję rekreacyjną.

- b. Usytuowanie działki na skrzyżowaniu trzech ulic oraz pozostawienie wjazdu na osiedle z ulicy Kamiennej w Lelewela powoduje, iż niemożliwe jest skuteczne zabezpieczenie działki Kasztanowa 50 przed hałasem. Załączona do raportu mapa dotycząca natężenia hałasu, jak również wskazana na niej prognoza hałasu w ciągu najbliższych 10 lat wskazują, iż nawet przy zastosowaniu wymienionych w dokumentacji zabezpieczeń, następuje wielokrotne przekroczenie dopuszczalnych norm, co już w momencie oddania inwestycji ogranicza funkcje rekreacyjne działki, jak również stanowi zagrożenie dla zdrowia życia mieszkańców, w tym w szczególności dzieci;
- działka Kasztanowa 50, to jedyna działka, która według planów pozostanie narażona na szczególne działanie hałasu (pokazuje to załączony wycinek mapy z przedmiotowej dokumentacji), gdyż zaprojektowane ekrany, ze względu na planowaną w tym miejscu kładkę dla pieszych, nie będą chroniły w sposób wystarczający posesji przed działaniem hałasu (nie chronią działki od strony skrzyżowania Kamienna-Lelewela), który zwiększy się w perspektywie oddania inwestycji i w latach kolejnych, o czym jest mowa w raporcie;
 - w dokumentacji nie określono wysokości ekranów, które powinny chronić także górne kondygnacje posesji przed hałasem oraz ich konstrukcji (kwestia nasłonecznienia działki),
 - w wariantcie nr 4, który preferuje inwestor, działka Kasztanowa 50 jest przeznaczona do wykupu w całości;

- w związku z powyższym, ze względu na planowane w dużej skali przy realizacji tej inwestycji wykupy nieruchomości oraz brak możliwości ochrony działki przed hałasem ze względu na specyfikę inwestycji w tym obszarze wnoszę o zmianę w raporcie i uwzględnienie w wydanej decyzji środowiskowej przeznaczenia działki Kasztanowa 50 w ten sposób, aby w wariantach inwestycji 1-2-3 opiniowanego raportu została przeznaczona do wykupu w całości pod inwestycję trasy W-Z, tak jak w preferowanym przez wnioskodawcę wariancie nr 4.

Działka w lokalizacji ul. Kasztanowa 50, tak jak cały rząd zabudowanych działek przy ul. Kasztanowej na wniosek mieszkańców, po zaakceptowaniu przez Inwestora została przeznaczona do wykupu w całości.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 25 sierpnia 2020 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.4210.22.2015.ADS.45, z tego samego dnia, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy oraz Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Strony postępowania nie wniosły żadnych uwag, ani wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie, do parametrów dwujezdniowej, ulicy klasy GP, istniejącego układu drogowego w ciągu ulic: Pileckiego, Artyleryjskiej, Kamiennej i Fordońskiej, na długości 8,57 km, wraz z obiektami inżynierskimi, węzłami, skrzyżowaniami, urządzeniami ochrony środowiska, ciągami pieszymi, drogami rowerowymi, urządzeniami bezpieczeństwa ruchu, odwodnieniem, oświetleniem węzłów i skrzyżowań oraz przebudową mediów. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi szereg korzyści:

- a) polepszenie warunków i bezpieczeństwa ruchu w mieście (kierunek wschód – zachód),
- b) przeniesienie ruchu tranzytowego z centrum miasta (droga krajowa nr 80) na jego północne obrzeża,
- c) zmniejszenie negatywnego oddziaływania ruchu z istniejącej drogi na otoczenie, poprzez zastosowanie urządzeń ochrony środowiska,

- d) podniesienie poziomu swobody ruchu na drodze,
- e) wzrost bezpieczeństwa ruchu,
- f) poprawa komfortu jazdy,
- g) zmniejszenie zużycia paliwa,
- h) skrócenie czasu podróży,
- i) poprawa jakości obsługi ruchu.

Ponadto przewiduje się przełożenie torów tramwajowych w ciągu ul. Gdańskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Kamienną.

Przedmiotowy odcinek trasy Wschód - Zachód rozpoczyna się od „Węzła Zachodniego” (rondo gen. St. Maczka) na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 25 i drogi krajowej nr 80, a kończy na „Węźle Wschodnim” na skrzyżowaniu ulicy Fordońskiej, Kamiennej i Spornej. Węzeł Zachodni nie wchodzi w zakres niniejszego opracowania.

Zakres inwestycji obejmuje również:

1. przełożenie torów tramwajowych w ciągu ul. Gdańskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Kamienną;
2. relokację infrastruktury związanej z grupą torów postojowych przy stacji Bydgoszcz Główna (osobowa) w rejon stacji Bydgoszcz Główna (towarowa);
3. relokację torów bocznych nr: 14, 16 i 18 na stacji Bydgoszcz Wschód w rejon ulicy Kaplicznej w Bydgoszczy.

Projektowana droga będzie połączona z istniejącą siecią drogową poprzez węzły i skrzyżowania:

1. Węzeł „Żeglarska (Pileckiego – Żeglarska – Kąpielowa) – km 0+847; węzeł typu WB (skrzyżowanie z ul. Kąpielową km 1+017),
2. Skrzyżowanie Pileckiego – Kmicica – km 1+514; skrzyżowanie skanalizowane sterowane sygnalizacją świetlną,
3. Skrzyżowanie Pileckiego – Rynkowska – km 2+145; skrzyżowanie zwykłe o rozszerzonych wlotach bez możliwości przejazdu przez pas dzielący,
4. Węzeł „Zaświat” (Zaświat - Zygmunta Augusta – Artyleryjska - Pileckiego) – km 2 + 451; węzeł typu WC sterowany sygnalizacją świetlną, oraz przebudową istniejącego skrzyżowania ul. Zaświat z ul. Artyleryjską na skrzyżowanie w formie ronda,
5. Węzły zespolone „Gdańska” i „Sułkowskiego”, Węzeł „Gdańska” (Artyleryjska – Gdańska – Kamienna) – km 3 + 440 węzeł typu WB z poprowadzeniem trasy głównej

pod ul. Gdańską ze skrzyżowaniem w formie ronda turbinowego dla relacji skrętnych oraz z torowiskiem tramwajowym na kierunku północ – południe. Węzeł „Sułkowskiego” (Kamienna – Sułkowskiego) – km 4+053 węzeł typu WB z poprowadzeniem trasy głównej pod ul. Sułkowskiego ze skrzyżowaniem w formie ronda turbinowego dla relacji skrętnych,

6. Skrzyżowanie Kamienna – Kasztanowa – km 4 + 210; tylko zjazd z północnej jezdni trasy W-Z,
7. Skrzyżowanie Kamienna – Grabowa – km 4 + 690; skrzyżowanie zwykłe na prawe skręty tylko na jezdni północnej trasy WZ,
8. Węzeł „Wyszyńskiego” (Kamienna – Wyszyńskiego) – km 4 + 899; węzeł typu WB z poprowadzeniem trasy głównej nad ul. Wyszyńskiego ze skrzyżowaniem z wyspą centralną sterowaną sygnalizacją świetlną dla relacji skrętnych,
9. Skrzyżowanie Kamienna – Gajowa – km 5 + 365; skrzyżowanie zwykłe na prawe skręty, bez możliwości przejazdu przez pas dzielący,
10. Skrzyżowanie Kamienna – Pułaskiego – km 5 +485; skrzyżowanie zwykłe (wjazd na drogę główną), bez możliwości przejazdu przez pas dzielący,
11. Skrzyżowanie Kamienna – Pułaskiego – km 5 +800; skrzyżowanie zwykłe (zjazd z drogi głównej), bez możliwości przejazdu przez pas dzielący,
12. Skrzyżowanie Kamienna – Inwalidów– km 6 + 200; skrzyżowanie zwykłe na prawe skręty, bez możliwości przejazdu przez pas dzielący,
13. Skrzyżowanie Kamienna – Łęczycka – km 6 + 405; skrzyżowanie w formie ronda turbinowego o trzech wlotach,
14. Skrzyżowanie Kamienna – Fabryczna – km 6 + 925; skrzyżowanie skanalizowane o trzech wlotach sterowane sygnalizacją świetlną,
15. Węzeł Wschodni – km 8 + 098.

Przewidziano, że przedłużeniem ul. Kamiennej w kierunku wschodnim będzie ul. Fordońska (wiadukt Warszawski) oraz bezkolizyjny przejazd ul. Fordońską z kierunku wschodniego w kierunku centrum (pod ul. Kamienną). Węzeł będzie bezkolizyjnie łączył również ul. Kamienną z ul. Lewińskiego, usytuowaną po drugiej stronie torów PKP. W tym celu przewiduje się budowę dwupasowej estakady nad terenami kolejowymi i nad jezdniami głównymi Trasy. Estakada będzie przeprowadzać ruch w obu kierunkach. Dla kierunku Kamienna – Lewińskiego, na odcinku od wyłączenia się z ul. Kamiennej do estakady, łącznica będzie jednopasowa. Dla kierunku Lewińskiego – Kamienna, od estakady

do włączenia się w ul. Kamienną łącznica będzie również jednopasowa. Łącznica ta będzie przekraczać jezdnie główne Trasy dołem (wiadukty w ciągu ul. Kamiennej) i włączać się w ul. Kamienną. Węzeł pozwoli również na bezkolizyjne połączenie z ul. Fordońską, dochodzącej od południa ul. Spornej oraz projektowanego po północnej stronie Trasy parkingu „park & ride”, ale nie za pomocą nowego wiaduktu nad trasą W-Z (jak w wariantach nr 1-3), ale ulicą Przemysławą i Pod Wiaduktem pod istniejącym Wiaduktem Warszawskim.

Analizowane przedsięwzięcie koliduje z istniejącym zagospodarowaniem terenu. Realizacja drogi w śladzie drogi krajowej nr 80 na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy, wiąże się z koniecznością przebudowy kolidujących urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej, tj.: oświetlenia drogowego, urządzeń elektroenergetycznych, sieci trakcyjnej tramwajowej, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci wodociągowej, ciepłowniczej, gazowej, WN, SN i nn.

Ponadto, planowanych do wyburzenia jest:

- a) 28 budynków mieszkalnych jednorodzinnych,
- b) 4 budynki mieszkalne wielorodzinne,
- c) 21 budynków innych (magazynowych, handlowych, przemysłowych itp.),
- d) 39 gospodarczych,
- e) 190 garaży.

Na etapie sporządzania dokumentacji, Inwestor wykluczył możliwość zastosowania innych wariantów lokalizacyjnych, niż preferowany.

Wariant zerowy (niepodejmowanie inwestycji) - przypadku zaniechania realizacji niniejszego zadania, z upływem czasu, niektóre elementy środowiska mogą ulec znacznemu pogorszeniu w stosunku do stanu istniejącego, z uwagi na postępującą degradację jezdni oraz pogarszające się parametry przy wzroście ruchu.

Wariant nr 1 - rozwiązanie o najmniejszym zakresie prac, tzw. „minimalne”, ze skrzyżowaniami w jednym poziomie (skanalizowanymi z sygnalizacją świetlną). Nie przewidziano w nim buspasów oraz dopuszczono pojedyncze zjazdy na drogę główną.

Wariant nr 2 - rozwiązanie, w którym uwzględniono węzły dwupoziomowe. Trasa główna zostanie poprowadzona w murach oporowych pod ulicami poprzecznymi (ul. Gdańską, ul. Sułkowskiego i Al. Wyszyńskiego) i połączona z nimi za pomocą łącznic. Wiadukty przewidziano w ciągu ulic bocznych (w poziomie terenu). Zaprojektowano buspasy oraz drogi dojazdowe do posesji umożliwiające ograniczenie do minimum ilości zjazdów na drodze głównej.

Wariant nr 3 - rozwiązanie, w którym zaprojektowane zostały węzły dwupoziomowe. Trasa główna zostanie przeprowadzona górą, po estakadach nad ulicami przecinającymi Trasę W-Z (ul. Gdańską, ul. Sułkowskiego i Al. Wyszyńskiego). Połączenie ulic poprzecznych z Trasą odbędzie się za pomocą łącznic. Zaprojektowano drogi dojazdowe do posesji umożliwiające ograniczenie do minimum ilości zjazdów na drodze głównej.

Wariant nr 4 - powstał na skutek konsultacji z mieszkańcami dotyczących trzech pierwotnych wariantów i jest połączeniem poszczególnych elementów z trzech poprzednich wariantów. Wprowadzono także szereg dodatkowych zmian szczegółowych. Trasa główna zostanie poprowadzona w murach oporowych pod ulicami Gdańską i Sułkowskiego, natomiast w rejonie ul. Wyszyńskiego będzie biegła estakadą. Zrezygnowano z buspasów. Zaprojektowano drogi dojazdowe do posesji, umożliwiające ograniczenie do minimum ilości zjazdów na drodze głównej.

Wariantem wnioskowanym przez Inwestora do realizacji jest wariant nr 4.

Pomimo, iż porównanie wariantów rozbudowy trasy W-Z w Bydgoszczy wskazało, że najkorzystniejszym środowiskowo wariantem będzie wariant nr 1 i nr 4, z uwagi na fakt, że wariant nr 4 jest tym, który spotkał się z większą akceptacją społeczną, wskazano go do realizacji.

Trasa w wariantcie nr 4 przebiega identycznie, jak w wariantcie nr 2 i nr 3, za wyjątkiem odcinka pomiędzy ul. Sułkowskiego a ul. Wyszyńskiego, gdzie oś została przesunięta na północ na odległość do 8,7 m.

Od początku projektowanego odcinka do skrzyżowania z ul. Zaświat, trasa w wariantcie nr 4, przebiega jak w wariantcie nr 2 i nr 3, ale na skrzyżowaniu z ul. Kmicica dodano pasy prawo skrętu, czyli jak w wariantcie nr 1. Połączenie ul. Zaświat i ul. Artyleryjskiej z trasą W-Z zaprojektowano w formie węzła typu WC, ze skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną na trasie głównej, czyli jak w wariantcie nr 1, ale połączenie łącznic z ul. Zaświat ma formę ronda, czyli jak wariant nr 2 i nr 3. W rejonie węzła po południowej stronie trasy zlokalizowano parking „park & ride”, o wielkości jak w wariantcie nr 1.

Dalej, tak jak w wariantcie nr 2 i nr 3, trasa przebiega wzdłuż ul. Artyleryjskiej po jej południowej stronie. Istniejąca ul. Artyleryjska wykorzystana jest jako droga dojazdowa do zjazdów i projektowanego parkingu.

Na odcinku od ul. Zaświat do ul. Gdańskiej, identycznie jak w wariantcie nr 2 i nr 3, zachodzi konieczność dyslokacji stacji postojowej.

Skrzyżowania z ul. Gdańską i ul. Sułkowskiego zaprojektowano analogicznie, jak w wariancie nr 2, tj. przewidziano budowę węzłów typu WB z przeprowadzeniem jezdni głównych Trasy W-Z pod wymienionymi ulicami i z rondami na poziomie terenu dla pozostałych relacji ruchowych. Zasadniczą zmianą na tym odcinku jest zlikwidowanie łącznic pomiędzy jezdniami serwisowymi i głównym, dzięki czemu uzyskano mniejsze zajęcie terenu, co uchroniło od wyburzenia budynku przylegającego do Centrum Handlowego oraz umożliwiło niewielkie tylko zajęcie istniejącego parkingu przy Centrum. Oprócz tego pomiędzy omawianymi skrzyżowaniami zaprojektowano dodatkową kładkę dla pieszych.

Na odcinku pomiędzy ul. Sułkowskiego a Al. Wyszyńskiego przewidziano do wyburzenia całą zabudowę po stronie północnej do ul. Kasztanowej. Pozwoliło to na przesunięcie trasy na północ (od km 4+311,78 do km 4+880,60, na odległość do 8,7 m) odsuwając ją od zabudowy po stronie południowej i tworząc miejsce dla przebudowywanego uzbrojenia podziemnego i miejsc postojowych.

Od skrzyżowania z ul. Sułkowskiego ma miejsce również kolejna istotna zmiana: w wariancie nr 2 i nr 3 od tego miejsca, aż do Węzła Wschód, trasa W-Z posiadała zaprojektowane bus pasy. W wariancie nr 4 zrezygnowano całkowicie z bus pasów, stosując zatoki dla autobusów, co upodabnia ten wariant do wariantu nr 1, aczkolwiek rozkład jezdni jest inny. Licząc wszystkie pasy ruchu na wysokości ul. Lelewela w wariancie nr 1 występuje przekrój 2 x 2, w wariancie nr 2 i nr 3 jest to 2 x 4, natomiast wariant nr 4 posiada w tym miejscu przekrój 2 x 3.

Na następnym skrzyżowaniu na przecięciu się Trasy z Al. Wyszyńskiego przewidziano budowę węzła typu WB, ale z przeprowadzeniem jezdni głównych Trasy W-Z nad Al. Wyszyńskiego, czyli jak w Wariancie 3.

Na odcinku Wyszyńskiego – Łęczycka trasa W-Z ma wygląd analogiczny, jak w wariancie nr 2 i nr 3, ale rezygnacja z bus pasów pozwoliła m. in. na zaprojektowanie dodatkowych miejsc postojowych. Także skrzyżowanie z ul. Łęczycką ma formę dużego ronda turbinowego, czyli analogicznie jak w wariancie nr 2 i nr 3.

Odcinek pomiędzy ul. Łęczycką a węzłem Wschód (długość ok. 1000 m), dzięki rezygnacji z bus pasów pozostanie w stanie istniejącym, czyli jak w wariancie nr 1.

Także węzeł Wschód z wariantu nr 4 ma kształt podobny do wariantu nr 1, ponieważ ul. Lewińskiego jest połączona z trasą W-Z jedną dwukierunkową estakadą nad terenami kolejowymi (w wariantach nr 2 i nr 3 mamy dwie estakady jednokierunkowe), z dodatkowym wiaduktem (tunelem) pod trasą W-Z dla kierunku jazdy z ul. Lewińskiego na zachód. Część

wschodnia węzła różni się natomiast od wszystkich poprzednich wariantów tym, że zrezygnowano z wiaduktu w ciągu ul. Spornej nad trasą główną, a ruch skierowano w stronę ul. Przemysłowej i Pod Wiaduktem, wykorzystując istniejący Wiadukt Warszawski. W tym rejonie zaprojektowano trzy małe ronda.

Analogicznie jak w wariancie nr 2 i nr 3, zastosowano zmiany w rejonie ul. Kaplicznej, czyli skrzyżowanie tej ulicy z trasą W-Z zmieniono dopuszczając tylko skręty w prawo. Natomiast nowa droga pod Wiaduktem Warszawskim została połączona z ul. Konduktorską za pomocą ronda (inaczej niż we wszystkich poprzednich wariantach).

Na zakończenie opisu wariantu nr 4 należy dodać, że nie mniej istotne od zasadniczych zmian dotyczących jezdni, jest cały szereg zmian dotyczących korekty przebiegu chodników, dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, a także dodatkowych schodów, wind, ramp dla niepełnosprawnych i rowerzystów, parkingów i miejsc postojowych.

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 oznaczonej 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 następujących jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- a. 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,
- b. PLRW200017292984 - Flis, zaliczonym 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,

- c. PLRW20000292989 - Kanał Bydgoski, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status sztucznej 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.

Na analizowanym terenie w odległości około 700 m od km 5+000 planowanego przedsięwzięcia, zinwentaryzowano strefę ochrony pośredniej ujęcia „Las Gdański”. Czternaście studni to odwierty kredowe, których głębokość dochodzi do 360 m. Sześć studni to odwierty czwartorzędowe, których głębokość dochodzi do 80 m.

Zinwentaryzowano 6 studni w utworach czwartorzędowych oraz 14 studni w utworach okresu kredy. Wszystkie ujęcia posiadają strefę ochrony bezpośredniej w promieniu 3 – 16 m od studni.

Większość ujęć leży w granicy strefy ochrony pośredniej ujęcia „Las Gdański”, poza strefą ochrony pośredniej leżą jedynie ujęcia nr: 1, 2, 3, 12, 13, 14.

Podstawowym elementem układu hydrograficznego w rozpatrywanym rejonie jest rzeka Brda, którą projektowana trasa przecina w km 0+536. Natomiast nie przecina mniejszych rzek, strumyków i cieków itp. Występujące wody powierzchniowe mają generalnie charakter drenujący.

Tereny w okolicach rzeki Brdy i Kanału Bydgoskiego zakwalifikowano jako obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi w województwie kujawsko – pomorskim.

Zapobieganie zanieczyszczeniom środowiska gruntowo – wodnego dla fazy realizacji, nastąpi poprzez:

- a) zachowanie szczególnej ostrożności podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy. Paliwa i smary będą przechowywane w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach,
- b) zapewnienie dobrego stanu technicznego sprzętu używanego do robót budowlanych, co znacznie zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu, a tym samym zapobiegnie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi i gleb,
- c) okresowe przeprowadzanie konserwacji sprzętu i maszyn,

- d) składowanie materiałów budowlanych i substancji chemicznych, używanych do budowy, w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie,
- e) wyposażenie placów budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, a tym samym minimalizujące możliwość skażenia gruntu,
- f) zainstalowanie przenośnych sanitariatów dla ochrony i minimalizacji zagrożenia związanego z pojawieniem się ścieków bytowo-gospodarczych na placach budowy,
- g) ze względu na wzmożoną krótkotrwałą obecność zawiesin w wodach powierzchniowych, po wykonaniu nasypów i skarp rowów, jak najszybsze ich umocnienie i obsianie trawą (lub darniowanie), celem ograniczenia erozji powierzchniowej, a więc także i dostawy frakcji piaskowej i zawiesin do odbiornika;
- h) nielokalizowanie przenośnych sanitariatów oraz placów parkingowych maszyn, sprzętu i urządzeń budowlanych w miejscach kolizji trasy z rzekami, tj. w km od około 0+000 do 1+000 – kolizja z rzeką Brda i teren narażony na niebezpieczeństwo powodzi Brdy i Kanału Bydgoskiego, około km 8+000 do końca inwestycji – teren narażony na niebezpieczeństwo powodzi Brdy,
- i) w przypadku prowadzenia prac budowlanych w rejonie zalewowym, w razie wystąpienia wysokich stanów wód w kanale Bydgoskim i rzece Brda i w jej dolinie, wstrzymanie prowadzenia robót (u podstawy konstrukcji) w dolinie rzeki i na jej terenie zalewowym; ewentualnie prowadzenie prac budowlanych lub wykończeniowych na powierzchni obiektu mostowego pod warunkiem, że technologia realizacji robót pozwala na usytuowanie maszyn poza terenami zagrożonymi powodzią,
- j) wytyczanie dróg dojazdowych do obsługi placów budowy w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

Nie przewiduje się regulacji rzeki Brdy. Jedynie w celu zabezpieczenia brzegów i koryta rzeki przed rozmyciem (rejon podpór), przewidziano ułożenie materacy gabionowych. Umocnienie to przewiduje się na odcinku około 50 m w górę i w dół rzeki.

Kształt i forma umacnianego koryta oraz jego głębokość zapewnią dotychczasową prędkość prądu wody.

Podpory realizowane w nurcie rzeki będą posadowione pośrednio na palach. Fundamenty podpór będą wykonane w ściankach szczelnych zespolonych z nimi.

W czasie budowy mogą wystąpić następujące zagrożenia:

- a) przypadkowe częściowe zasypianie koryta lub zamulenia wód rzeki w wyniku niewłaściwego użytkowania sprzętu ciężkiego,
- b) zniszczenie strefy brzegowej poza wyznaczonym terenem budowy,
- c) spiętrzenie wód w wyniku przypadkowego (wypadek, awaria) dostania się do koryta rzeki elementu konstrukcyjnego lub rusztowania,
- d) zanieczyszczenia gruntów i/lub wód rzeki materiałami budowlanymi lub substancjami ropopochodnymi (smary, oleje, paliwa z wykorzystywanego sprzętu budowlanego),
- e) zanieczyszczenia doliny i wód rzeki odpadami komunalnymi.

W związku z wykonywaniem prac w rejonie cieków, w celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypiania koryta oraz zanieczyszczenia lub zamulenia wód w nim płynących, przewidywane jest zachowanie szczególnej ostrożności przy wykonywaniu prac z użyciem ciężkiego sprzętu.

Roboty budowlane w dolinach cieków będą prowadzone poza okresami wezbrań wód (tj. w okresie niskich stanów wód), a w czasie trwania wezbrań nastąpi niezwłoczne usunięcie z zagrożonego obszaru sprzętu i materiałów mogących spowodować zanieczyszczenie wód.

Wykonawca prac budowlanych będzie stosował nowoczesny i sprawny technicznie sprzęt oraz dbał o jego właściwą i ekonomiczną eksploatację, aby nie dopuścić do niekontrolowanych wycieków zanieczyszczeń ropopochodnych (smarów, olejów, ropy).

Ponadto Wykonawca prac budowlanych będzie posiadał środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych.

W trakcie trwania robót budowlanych zapewniona zostanie przepustowość koryta rzeki.

Na terenie doliny rzecznej nie będą lokalizowane bazy materiałowo – budowlane, ani parkingi sprzętu budowlanego i samochodów. Sypkie i płynne materiały budowlane będą magazynowane poza dolinami rzeczными, w odległości oraz w sposób zabezpieczający je przed wpływem opadów atmosferycznych, które mogłyby doprowadzić do zanieczyszczenia rzek wymywanymi substancjami niebezpiecznymi.

Aby ograniczyć do minimum etap eksploatacji inwestycji na środowisko gruntowo – wodne, przewidziano szereg rozwiązań:

- a) budowa kanalizacji deszczowej i podłączenie jej do istniejącej kanalizacji,
- b) przebudowa/dostosowanie istniejących kolektorów kanalizacji deszczowej,
- c) w razie potrzeby zastosowanie syfonów w kolektorach deszczowych,

- d) w celu ochrony odbiorników (kanałów deszczowych o zbyt małej przepustowości) wody deszczowe będą retencjonowane w podziemnych zbiornikach retencyjnych,
- e) budowa studzienek ściekowych pełniących rolę pierwszych osadników,
- f) dla potrzeby odwodnienia odcinków jezdni zlokalizowanych pod powierzchnią terenu przewiduje się zastosowanie podziemnych zbiorników retencyjnych oraz przepompowni wód deszczowych,
- g) zaprojektowano kolektory o średnicach: Dn 200 - Dn 1400,
- h) istniejące studnie rewizyjne przewiduje się naprawić i uregulować.

Generalnie wody opadowe z nawierzchni jezdni odprowadzane będą powierzchniowo do odbiorników poprzez studzienki ściekowe i przykanaliki do kanalizacji deszczowej podłączonej do istniejącego systemu odwodnienia. Istniejące kolektory kanalizacji deszczowej, użytkowane do odwodnienia obecnego stanu trasy W-Z, zostaną częściowo przebudowane/dostosowane do nowego układu drogowego.

W wyjątkowych przypadkach, przy braku możliwości ominięcia przeszkody kolidującej wysokościowo z przebiegiem kolektora deszczowego w przypadku kolektorów o dużych średnicach, przewiduje się zastosowanie syfonów.

W celu ochrony odbiorników (kanałów deszczowych o zbyt małej przepustowości) wody deszczowe będą retencjonowane. Retencję wód zapewnią projektowane podziemne zbiorniki retencyjne.

Przy odwadnianiu nawierzchni systemem kanałów deszczowych zlokalizowanych w korpusie drogi, rolę pierwszych osadników pełnią studzienki ściekowe z osadnikami.

Trasy kanalizacji deszczowej dostosowano do istniejących kolektorów oraz układu drogowego.

Na potrzeby odwodnienia odcinka jezdni, zlokalizowanego pod powierzchnią terenu na skrzyżowaniach wielopoziomowych, przewiduje się zastosowanie podziemnych zbiorników retencyjnych oraz przepompowni wód deszczowych.

Zaprojektowano typowe studzienki. Na studzienkach zaprojektowano włazy żeliwne. Istniejące studnie rewizyjne przewiduje się do regulacji i naprawy (właz, płyta nastudzienna, pierścień odciążający, pierścień dystansowy, stopnie żłazowe, kineta).

Do odprowadzenia wód opadowych z obiektów inżynierskich (most na rzece Brdzie) zaprojektowano kolektory odwadniające zamocowane do spodu płyty za pomocą wieszaków.

Na obiektach zaprojektowano wpusty i sączki, którymi woda będzie sprowadzona do kolektora. Wody z mostu odprowadzone będą poza obiekt do projektowanej kanalizacji deszczowej, która włącza się do istniejącego miejskiego systemu kanalizacji deszczowej.

Projektowane zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego dla przedmiotowej inwestycji na etapie realizacji uwzględniają m.in. stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego, składowanie materiałów budowlanych i substancji chemicznych w wydzielonych miejscach na utwardzonym terenie, wyposażenie placów budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące wycieki z maszyn budowlanych, zainstalowanie przenośnych sanitariatów i zapewnienie ich wywozu przez podmioty uprawnione, lokalizację zaplecza technicznego poza miejscami przecięcia z ciekami powierzchniowymi, poza obrębem strefy oczek wodnych, terenami dolin cieków.

Natomiast na etapie eksploatacji przewiduje się zastosowanie m.in.: kanalizacji deszczowej, kolektorów deszczowych, podziemnych zbiorników retencyjnych oraz przepompowni wód deszczowych, studni ściekowych z osadnikiem – pełniących rolę pierwszego osadnika, regulację i naprawę istniejących studni rewizyjnych.

Wykonywane w ramach inwestycji roboty budowlane w rejonie cieków (m.in. budowa i przebudowa obiektów inżynierskich, budowa nasypów, wykonywanie wykopów) mogą prowadzić do okresowego zanieczyszczenia (zamulenia) wód powierzchniowych oraz powodować lokalne i czasowe zaburzenia spływu wód powierzchniowych na obszarach sąsiadujących. W okresie budowy należy się liczyć ze zwiększoną dostawą zawiesin do wód powierzchniowych.

Presje hydromorfologiczne, takie jak budowa podpór mostu w nurcie rzeki oraz umocnień koryta rzeki w rejonie podpór, nie mają trwałego negatywnego wpływu na skład i liczebność fitoplanktonu w rzece. Jedynie w fazie realizacji inwestycji, może wystąpić krótkotrwale oddziaływanie. Emisja pyłu ziemnego podczas robót ziemnych i prace przy wbijaniu umocnień mogą okresowo zmniejszać przezroczystość wody. Emisja wibracji z urządzeń budowlanych i transportowych może być dodatkowym czynnikiem odstraszającym fitoplankton z obszaru koryta w pobliżu planowanych obiektów.

Oddziaływania te, jak już wspomniano, będą krótkotrwale, przemijające i bez dużego zasięgu.

Wpływ przedmiotowej inwestycji na fitoplankton jest nieznaczący, ponieważ większość jego gatunków ma ściśle określone wymagania siedliskowe, zwłaszcza trofii,

zanieczyszczeń organicznych, odczynu i zasolenia, a więc parametrów, które nie zostaną trwale zmienione w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na etapie eksploatacji, przy normalnym funkcjonowaniu inwestycji, nie będą prowadzone prace mogące wpłynąć na pogorszenie stanu siedlisk dla fitoplanktonu.

Fitobentos, jako zespół organizmów autotroficznych związanych z dnem cieku, będzie narażony na negatywne oddziaływania w związku z realizacją mostu oraz w związku z umocnieniem brzegów przed rozmyciem.

Emisja pyłu ziemnego podczas robót ziemnych i prace przy budowie umocnień okresowo zmniejszą przezroczystość wody, co może ograniczyć dostęp światła do strefy dennej, gdzie bytuje fitobentos i pogorszyć warunki jego rozwoju.

Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i przemijające, bez dużego zasięgu. Po ustaniu prac budowlanych fitobentos będzie mógł funkcjonować, tak jak przed rozpoczęciem prac.

Fitobentos zniszczony w strefie przybrzeżnej na odcinkach umacniania brzegów stosunkowo szybko się zregeneruje/odtworzy.

Na etapie eksploatacji, przy normalnym funkcjonowaniu inwestycji, nie będą prowadzone prace mogące wpłynąć na pogorszenie stanu siedlisk dla fitobentosu.

Wpływ przedsięwzięcia na makrofity na etapie budowy będzie miał zasięg lokalny. Największy będzie związany z umacnianiem koryta przed rozmyciem. Łatwość w rekolonizacji siedliska pozwoli na stosunkowo szybką odbudowę roślinności wodnej.

Zmiany wywołane pracami będą lokalne, nietrwałe, a ich widoczny wpływ na jakość elementu biologicznego, jakim są makrofity, będzie krótkotrwały.

Makrobezkręgowce bentosowe, podobnie jak pozostałe grupy organizmów będą narażone w znacznym stopniu na presję związane z umocnieniem koryta rzeki.

Emisja pyłu ziemnego podczas robót ziemnych i prace przy montażu umocnień okresowo zmniejszą przezroczystość wody, co pogorszy warunki bytowania makrobezkręgowców.

Emisja wibracji z urządzeń budowlanych i transportowych może być dodatkowym czynnikiem odstrasżającym. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i przemijające, bez dużego zasięgu.

Na etapie eksploatacji, przy normalnym funkcjonowaniu inwestycji, nie będą prowadzone prace mogące wpłynąć na pogorszenie stanu siedlisk dla makrobezkręgowców.

Emisja wibracji z urządzeń budowlanych i transportowych może być dodatkowym czynnikiem odstrasżającym ryby z koryta w rejonie prowadzenia prac.

Oddziaływania te będą jednak krótkotrwałe i przemijające, bez dużego zasięgu. Po ustaniu prac ryby będą mogły wrócić na poprzednio zajmowane siedliska.

Na etapie budowy, w trakcie prac związanych umocnieniem, w krótkim czasie nastąpi odtworzenie warunków morfologicznych zbliżonych do istniejących.

Na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie wymagała ingerencji w koryto i strefę brzegową cieku.

Na etapie budowy, w związku z tworzeniem umocnień w rzece, mogą występować okresowe pogorszenia takich parametrów jak: zawiesina ogólna, przewodność elektrolityczna, substancje rozpuszczone.

Na etapie eksploatacji zaplanowano wykonanie kanalizacji deszczowej i odprowadzenie wód z projektowanej inwestycji do istniejącej kanalizacji deszczowej.

Sprawie działający system odwodnienia zabezpieczy środowisko wodne przed przedostaniem się substancji szkodliwych, mających wpływ na stan fizykochemiczny wód.

Przedmiotowa inwestycja przy wprowadzeniu środków zaradczych ograniczających dostęp zanieczyszczeń do wód płynących, nie wpłynie negatywnie na stan wód w JCWP w trakcie budowy, przy czym potencjalne oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu budowy.

W czasie eksploatacji, ze względu na zakończony zakres prac i środki zaradcze (podczyszczanie wód opadowych przed odprowadzeniem do odbiornika oraz zachowanie należytego stanu technicznego układu odwodnienia drogi), inwestycja nie pogorszy trwale parametrów fizykochemicznych wody.

Zadanie nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie nie będzie stanowiło zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Na terenach przewidzianych pod budowę drogi, w każdym z wariantów inwestycyjnych, konieczne będzie przeprowadzenie następujących prac rozbiórkowych:

- nawierzchni drogowych,
- dróg rowerowych, chodników i krawężników,
- obiektów kubaturowych,
- torów i rozjazdów kolejowych,

- torowiska tramwajowego,
- rozbiórki i przebudowy linii energetycznych i telekomunikacyjnych,
- rozbiórki i przebudowy sieci: wodociągowej, gazowej, ciepłej, kanalizacji sanitarnej i deszczowej,
- przeprowadzenia prac ziemnych (ziemia, humus),
- wycinki drzewostanu (drzewa, krzewy).

W czasie tych prac powstanie duża grupa odpadów, które można podzielić na: odpady niebezpieczne oraz inne niż niebezpieczne.

Dominującą grupę odpadów będą stanowiły odpady z grupy 17, tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, które powinny być w pierwszej kolejności poddane odzyskowi.

W czasie prowadzenia prac budowlanych na terenie zaplecza (placu) budowy powstanie również pewna ilość odpadów komunalnych z podgrupy 20 03, tj. odpady komunalne powstające w wyniku obsługi socjalno – bytowej pracowników na terenie budowy, w tym niesegregowane odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych, itp. (kod 20 03 01). Odpady komunalne powinny być odbierane sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy.

W trakcie prac budowlanych powstaną także odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją ciężkiego sprzętu używanego na placu budowy, będą to m.in. odpady z podgrupy 13 03, tj. odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe.

Zgodnie z cyt. rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami, odpady o kodzie 17 03 02 mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, dopuszcza się do wykorzystania do utwardzania dróg, poboczy i placów, wyłącznie po łącznym spełnieniu wszystkich warunków określonych w tym akcie prawnym.

W przypadku planowanej inwestycji dopuszcza się wykorzystane niektórych odpadów wytworzonych w fazie realizacji inwestycji (takich jak: odpady o kodach: 17 01 01, 17 01 02, 17 01 07, 17 01 81, 17 03 02 oraz 17 05 04). Ewentualne kruszenie odpadów (odpady o kodach 17 01 01, 17 01 02, 17 01 07 i 17 01 81) odbywać się będzie na placu budowy w wyznaczonym do tego miejscu.

Grunty uzyskane przy wykonywaniu wykopów powinny być w maksymalnym stopniu wykorzystane przez Wykonawcę do budowy nasypów lub zasypek wykopów.

W przypadku mas ziemnych odzysk może być zrealizowany poprzez przekazanie przez wytwórcę odpadów osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym nie będącym przedsiębiorcami w celu ich wykorzystania na własne potrzeby. Listę odpadów, które mogą zostać przekazane oraz dopuszczalne metody odzysku tych odpadów określa rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 10 listopada 2015 r. w sprawie listy rodzajów odpadów, które osoby fizyczne lub jednostki organizacyjne niebędące przedsiębiorcami mogą poddawać odzyskowi na potrzeby własne, oraz dopuszczalnych metod ich odzysku (Dz. U. z 2016 r., poz. 93).

Grunt, który nie spełnia wymagań określonych w specyfikacji technicznej i nie może być użyty do wbudowania w nasypy, staje się odpadem.

W przypadku, gdy nadmiar gruntu nie spełnia wymogów odzysku (nie spełnia parametrów umożliwiających jego powtórne wykorzystanie), wytwórca odpadów zobowiązany jest poddać go unieszkodliwianiu (np. składowanie na składowisku odpadów).

Szczególnym rodzajem odpadu, jaki może powstać na etapie prac budowlanych jest grunt zanieczyszczony, np. substancjami ropopochodnymi, głównie na skutek awarii pracującego sprzętu. W efekcie uwolnienia substancji niebezpiecznych zanieczyszczeniu może ulec warstwa gleby, która zebrana wraz z pozostałościami substancji niebezpiecznej stanowić będzie odpad podlegający obowiązkowi unieszkodliwiania. Grunt taki należy natychmiast usunąć i zastąpić gruntem czystym, a grunt zanieczyszczony przekazać wyspecjalizowanej firmie, posiadającej zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie unieszkodliwiania tego rodzaju odpadów niebezpiecznych.

Wykonawca robót zobowiązany jest poddać odpady odzyskowi lub przekazać do unieszkodliwiania. Wszystkie materiały z rozbiórki będą podlegać sortowaniu, celem ich odzysku (destruk, żelazo, drewno, szkło, stal, itp.). Odpady nienadające się do odzyskania powinny zostać przekazane podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami.

Na etapie realizacji inwestycji, należy ustalić na terenie placu budowy miejsca przeznaczone do selektywnego magazynowania odpadów. Miejsca te powinny być zorganizowane w formie zadaszonych boksów o nieprzepuszczalnym podłożu lub na terenie wcześniej uszczelnionego zaplecza budowy, odpowiednio oznakowane, z uwzględnieniem przeznaczenia i rodzajów odpadów do magazynowania w poszczególnych boksach oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i zwierząt.

W przypadku, gdy niemożliwe będzie magazynowanie odpadów na terenie zaplecza budowy wykonawca robót może, po uzyskaniu zezwolenia na zbieranie odpadów, magazynować je w innym miejscu z zachowaniem koniecznych środków w celu zabezpieczenia środowiska.

Odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierałyby się takie wycieki.

Pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty, w celu neutralizacji ewentualnych wycieków.

Odpady niebezpieczne, powstające na tym etapie, magazynowane będą w szczelnych pojemnikach lub bezpośrednio po ich powstaniu przekazywane zewnętrznym odbiorcom.

Eksploatacja inwestycji niesie za sobą powstawanie pewnych charakterystycznych odpadów związanych z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne użytkowanie drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) w tym: odpady z utrzymania urządzeń oczyszczających wody opadowe (szlamy i osady z osadników), odpady związane z funkcjonowaniem układu komunikacyjnego (oznakowanie), odpady związane z pracami utrzymaniowymi (pielęgnacja zieleni), odpady komunalne pozostawione przez użytkowników drogi.

Obowiązek usunięcia powstałych odpadów będzie spoczywał na zarządcy drogi.

Wykonanie oczyszczania urządzeń podczyszczających wody opadowe zarządca drogi powierzy firmie, która posiada możliwości techniczne do wykonania niezbędnych prac.

Odpady powstałe na skutek ewentualnych poważnych awarii powinny być usuwane niezwłocznie przez służby do tego powołane.

W trakcie eksploatacji, zarządzający drogą zobowiązany jest poddać je odzyskowi lub przekazać do unieszkodliwienia.

Wszystkie odpady powinny być okresowo odbierane przez zewnętrzne firmy posiadające odpowiednie zezwolenia na odbiór i zagospodarowanie odpadów.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej

jednorodzinnej, wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, mieszkaniowo-usługowe, związane ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, rekreacyjno – wypoczynkowe oraz w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Dodatkowym źródłem informacji na temat wrażliwości akustycznej terenu był portal Mapy Akustycznej Miasta Bydgoszczy.

Klimat akustyczny na obszarze przedmiotowej inwestycji kształtowany jest przede wszystkim przez hałas komunikacyjny: drogowy, tramwajowy oraz kolejowy.

W okresie budowy rozpatrywanej trasy komunikacyjnej, w związku z pracą maszyn i urządzeń na terenie zaplecza oraz placu budowy, będzie miała miejsce emisja hałasu i wibracji. Wiąże się to z obecnością pracujących maszyn takich jak: walce wibracyjne, spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, dowożące potrzebny sprzęt i materiały na plac budowy. Uciążliwości wibroakustycznych nie da się wyeliminować w czasie budowy trasy komunikacyjnej. Praca typowych budowlanych urządzeń takich, jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, masy ziemne i betonowozów itp., to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach emitowanego hałasu. Niemniej prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będą okresowe i krótkotrwałe.

Podczas pracy maszyn i urządzeń, poza oddziaływaniem akustycznym, często występuje oddziaływanie drgań mechanicznych. Szczególnie uciążliwe jest wbijanie pali lub ścianek szczelnych. Ponadto, ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Prace te mogą powodować odczuwalne przez ludzi uciążliwości oraz wpływać na stan konstrukcji budynków znajdujących się w sąsiedztwie robót. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlanego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych i po ich zakończeniu pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe i odwracalne, mogą być jednak odczuwane przez mieszkańców jako uciążliwe.

W okresie budowy będzie miał również miejsce wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, związany z emisją spalin i pyłu z pracującego sprzętu na placu budowy oraz z emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstw nawierzchni drogowej.

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 (np. betoniarskie), których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, należy:

- a) zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie;
- b) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy jej zraszać;
- c) zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
- d) stosować gotowe mieszanki bitumiczne i beton, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- e) transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Na etapie eksploatacji źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne będą pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym układzie komunikacyjnym. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych), i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Uciążliwość przedmiotowej trasy wyznaczono na podstawie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych

z pojazdów samochodowych. Obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykonano programem Operat FB. Program ten służy do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym ze źródeł punktowych, liniowych i powierzchniowych, zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87).

Średnioroczne i maksymalne stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń prognozowane w 2035 r. poza pasem drogowym, a także stężenia pyłu PM₁₀, pyłu PM_{2,5}, tlenku węgla, dwutlenku siarki, benzenu i węglowodorów aromatycznych i alifatycznych w 2020 r. poza pasem drogowym nie przekraczają stężeń dopuszczalnych. Prognozowane maksymalne stężenie tlenków azotu oraz częstość przekroczeń są wyższe niż poziomy dopuszczalne. Jednakże przy określaniu bieżącego stanu jakości powietrza, przyjętego w niniejszej analizie jako tło zanieczyszczeń powietrza, uwzględniono również oddziaływanie trasy W-Z w stanie obecnym. Oznacza to, że emisja z przedmiotowej infrastruktury drogowej została policzona dwukrotnie.

Planowane nasadzenia zieleni wzdłuż ciągu komunikacyjnego oraz regularne czyszczenie jezdni ulic i ich otoczenia w okresie wiosna – jesień są bardzo skutecznymi metodami poprawy stanu aerosanitarne w sąsiedztwie ulic. Zakładając, że działania w zakresie ograniczania emisji pochodzenia energetycznego, realizowane w ramach programu ochrony powietrza, odniosą oczekiwany skutek, zastosowanie powyższych rozwiązań przy trasie W-Z powinno zapewnić satysfakcjonującą jakość powietrza atmosferycznego na przedmiotowym obszarze i zapewnić zachowanie obowiązujących standardów jakości powietrza.

Jednocześnie należy podkreślić, iż celem przedmiotowego przedsięwzięcia jest poprawa warunków ruchu i skrócenie czas przejazdu przez miasto na kierunku wschód – zachód. Rozbudowa trasy W-Z, dzięki skrzyżowaniom bezkolizyjnym, zapewni lepsze warunki ruchu. Przewidziane rozwiązania techniczne umożliwią bardziej płynną i szybszą jazdę, co przełoży się na mniejsze jednostkowe zużycie paliwa.

Celem weryfikacji prognozowanych poziomów stężeń zanieczyszczeń należy przeprowadzić pomiary stanu aerosanitarne w ramach analizy porealizacyjnej. Pomiary należy wykonać przede wszystkim w zakresie dwutlenku azotu NO₂ oraz pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} w powietrzu atmosferycznym, w najbardziej newralgicznych miejscach analizowanego przedsięwzięcia. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo

ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem zbadania stanu jakości powietrza wokół zrealizowanego przedsięwzięcia.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac realizacyjnych i zanikną po ich zakończeniu. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów komunikacyjnych zależne jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. W związku z rozwojem sieci drogowej w Bydgoszczy i jej okolicach, w kolejnych latach eksploatacji projektowanej drogi prognozowany jest spadek natężenia ruchu samochodowego, co jest czynnikiem ograniczającym drgania. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię, warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Wątpliwości może budzić jedynie skumulowane oddziaływanie projektowanej drogi oraz linii tramwajowej przebiegającej nad układem kolejowym, wzdłuż ulicy Lewińskiego (w obrębie Węzła Wschodniego). Zakłada się, że projektowana dwukierunkowa estakada drogowa nie spowoduje znaczących oddziaływań drgań na najbliższe tereny zamieszkałe zlokalizowane przy ul. Harcerskiej (oddalone około 50 m od projektowanej estakady drogowej). Przebiegająca równolegle estakada tramwajowa znajduje się w odległości około 20 m od terenu zabudowy przy ul. Harcerskiej. Należy wskazać, że zgodnie z deklaracją Inwestora, istniejącą estakadę tramwajową wybudowano zgodnie z przepisami prawa, z zastosowaniem nowych technologii oraz z nowoczesnych materiałów, które użyte były między innymi w celu ograniczenia wpływu drgań na budynki.

Niemniej jednak, biorąc pod uwagę powyższe, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji trasy komunikacyjnej, należy wykonać badania w zakresie wpływu drgań na najbliższej położone budynki, w tym na znajdujący się pod adresem ul. Harcerska 4, a także na ludzi w budynkach, uwzględniając oddziaływanie skumulowane planowanego układu drogowego, istniejącej estakady tramwajowej oraz układu kolejowego. Pomiary drgań *in situ* należy wykonać zgodnie z obowiązującymi metodykami referencyjnym. W ramach

badan należy przede wszystkim dokonać oceny, czy emisja drgań, powodowana funkcjonowaniem rozbudowanego układu komunikacyjnego wpływa na konstrukcję budynków oraz czy nie narusza wymaganego komfortu wibracyjnego w odniesieniu do ludzi przebywających w budynku. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji trasy komunikacyjnej, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Bydgoszczy oraz Powiatowemu Inspektorowi Nadzoru Budowlanego dla Miasta Bydgoszczy.

Inwestycja z założenia jest obiektem mającym wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów, będący źródłem hałasu komunikacyjnego. W ramach niniejszej inwestycji analizowanym źródłem hałasu jest rozbudowywany układ drogowy, przebudowywany układ tramwajowy oraz relokowany układ kolejowy. W ramach oddziaływań skumulowanych dodatkowo analizie poddano sąsiadujący z przedsięwzięciem układ kolejowy oraz odcinki linii tramwajowej.

Zjawisko generowania hałasu przez ruch tramwajowy, a także kolejowy, jest zagadnieniem złożonym, ponieważ jest on emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają m.in. takie parametry jak: prędkość z jaką poruszają się składy, ich długość, stan torowiska i taboru, czy liczba wykonywanych manewrów, tj. ruszania i zatrzymywania. Hałas ten jest zaliczany do zjawisk chwilowych (słyszalny w momencie, kiedy człowiek znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie tramwaju), powstających na skutek tarcia kół o powierzchnię szyn, w szczególności przy hamowaniu i ruszaniu oraz w momencie wykonywania skrętów, czy manewrów.

Natomiast składowa hałasu drogowego w głównej mierze obejmuje:

- pracę zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, wentylator układu chłodzenia), przy czym natężenie hałasu zależy od takich czynników jak: stan techniczny pojazdów, a w szczególności układu wydechowego, rodzaju silnika – na ogół głośniejsza jest praca silników z zapłonem samoczynnym niż iskrowym, silników dwusuwowych niż czterosuwowych, sposobu pracy silnika, szczególnie niekorzystne warunki to ruch pojazdów z wysokimi obrotami silnika przy niewielkiej prędkości ruchu, a więc sytuacja poruszania się podjazdu pod górę, ruszania z miejsca, bądź jazdy w korkach;

- hałas toczenia kół, przy czym natężenie hałasu uzależnione jest takich czynników jak: rodzaj bieżnika kół i stan techniczny opon, rodzaj i stan techniczny nawierzchni (przy złym stanie hałas wzrasta), prędkość ruchu;
- hałas związany z drganiami oraz uderzeniami nadwozia i podwozia oraz przewożonego ładunku, jest on uzależniony od stanu pojazdu, rodzaju i sposobu zamocowania ładunku, stanu nawierzchni dróg, płynności jazdy.

Emisja hałasu w ruchu komunikacyjnym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od struktury rodzajowej w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega trasa. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2020 i 2035.

Opracowanie prognozy ruchu zostało sporządzone w październiku 2015 r., autorem jest Transprojekt Gdański Sp. z o.o. (Michał Bryszewski) i zawarte zostało w Tomie II Koncepcji Programowej Rozbudowy Trasy Wschód – Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy: „Analizy i prognozy ruchu w transporcie zbiorowym i indywidualnym”. W analizach ruchu posłużono się najaktualniejszym dla Bydgoszczy czterostopniowym, transportowym modelem symulacyjnym (proces powstawania ruchu, wyboru celu podróży, wyboru środka transportu, wyboru trasy przejazdu), opracowanym na bazie kompleksowych badań ruchu drogowego oraz badań ankietowych mieszkańców miasta w latach 2010-2012. W modelu tym odtwarzane są zjawiska transportowe na terenie Bydgoszczy, uwzględniające zarówno stronę popytu, jak i podaży na transport, a także współzależność obu tych charakterystyk. Model składa się z ponad 550 wewnętrznych i zewnętrznych rejonów transportowych reprezentujących jednolite obszary miasta oraz wloty i wyloty zarówno drogowe, jak i kolejowe do i z miasta. W wyniku planowanych i realizowanych inwestycji przez Miasto Bydgoszcz i GDDKiA (droga S5, obwodnica południowo - wschodnia, nowy przebieg ul. Stromej), przewiduje się wyprowadzenie ruchu tranzytowego z miasta i okolic centrum. Modele prognostyczne uwzględniają spadek wskaźnika motoryzacji oraz spadek demografii w mieście, przez co sumaryczny ruch w mieście od około 2030 r. powinien spadać. Jednocześnie, z modeli wynika, że zwiększa się ogólna liczba podróży w mieście, co nie kompensuje też powyższych spadków w niektórych rejonach miasta.

Szczegółowe analizy wpływu inwestycji na klimat akustyczny wykonano w oparciu o bardziej niekorzystne warunki ruchowe występujące dla prognozy na rok 2020 w obrębie analizowanego obszaru miasta – wyższe natężenia ruchu niż dla prognozy na rok 2035, które determinują konieczność zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Dla potrzeb obliczeniowych w przypadku natężenia ruchu dla tramwajów uwzględniono obecne obciążenie linii tramwajowych (na podstawie rozkładu jazdy).

W analizie akustycznej dla linii kolejowej wykorzystano dane pozyskane od PKP PLK S.A. Wydziału Ocen Środowiskowych Północ Biuro Ochrony Środowiska z siedzibą przy ul. Dyrekcyjnej 2-4, 80-852 Gdańsk.

Prognozę emisji hałasu od linii tramwajowych i kolei wykonano wg modelu RMR 2002 holenderskiej krajowej metody obliczeń ogłoszonej w „Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai '96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20.11.1996” (RMR). W modelu obliczeniowym wszystkie rodzaje tramwajów zostały przypisane do kategorii C7. odpowiadającej w metodyce RMR pociągom metra i szybkim tramwajom z hamulcami tarczowymi. Pociągi przyporządkowano do C03 (pociągi pasażerskie z hamulcami typu tarczowego - wyłącznie pociągi pasażerskie z hamulcami typu tarczowego, napędzane hałasującymi jednostkami napędowymi), C04 (pociągi towarowe z hamulcami klockowymi) oraz C06 (pociągi napędzane silnikiem spalinowym - silnikiem diesla, z hamulcami typu tarczowego - wyłącznie pociągi pasażerskie napędzane silnikiem spalinowo - hydraulicznym z hamulcami typu tarczowego, łącznie z odpowiadającymi im lokomotywami).

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”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 8.0.

Przeprowadzone obliczenia uwzględniają czasy obserwacji dla modelowania oddziaływania określone dla dróg, linii kolejowych i torowisk tramwajowych – odpowiednio 16 godz. i 8 godz. Badania uwzględniają fakt istnienia budynków wielokondygnacyjnych, wymagających ochrony akustycznej.

Obliczenia akustyczne wykonano za pomocą modelu, w którym uwzględniono oddziaływanie akustyczne pochodzące zarówno od ruchu samochodowego, tramwajowego i kolejowego.

Uwzględniając zakres planowanego przedsięwzięcia, a także przeprowadzone analizy, za najbardziej uciążliwy czynnik środowiskowy uznano hałas drogowy od projektowanej trasy głównej W-Z. Wynika to z faktu, iż hałas generowany przez pojazdy samochodowe (ruch o dużym natężeniu – analizowana trasa zalicza się do kategorii dróg krajowych) ma charakter ciągły i obejmuje swoim zasięgiem oddziaływania większy obszar. Stwierdzono występowanie przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w wielu miejscach.

Jednakże bardziej skomplikowana sytuacja występuje w obrębie węzła integracyjnego w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód, z uwagi na lokalizację poszczególnych źródeł hałasu względem terenów chronionych akustycznie. W ramach szczegółowej analizy oddziaływań skumulowanych w obszarze Węzła Wschodniego, oprócz obliczeń uwzględniających wszystkie źródła łącznie, przeprowadzono obliczenia oddzielnie dla każdego źródła hałasu, tj.: drogowego, tramwajowego i kolejowego.

Szczegółowe obliczenia przeprowadzono dla:

- a) ruchu pojazdów samochodowych po ul. Inwalidów oraz ul. Harcerskiej - nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu spowodowanych ruchem na tych drogach;
- b) ruchu tramwajów w rejonie Węzła Wschód - nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu spowodowanych ruchem tramwajowym;
- c) ruchu pociągów na liniach kolejowych nr 201, 209 oraz 18 - ruch kolejowy na analizowanych liniach powoduje przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach objętych ochroną zlokalizowanych w obrębie receptorów 69, 70, 253, 254, 339 oraz 345. Hałas generowany przez funkcjonowanie układu kolejowego w rejonie wskazanych receptorów jest dominującym czynnikiem negatywnego oddziaływania;
- d) ruchu pojazdów samochodowych po projektowanej trasie W-Z - wyniki obliczeń wykazały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w obrębie receptorów 78, 79, 80, 265, 266, 267, 268. Hałas generowany przez funkcjonowanie trasy W-Z w rejonie wskazanych receptorów jest dominującym czynnikiem negatywnego oddziaływania.

W wyniku przeprowadzonych szczegółowych analiz w obszarze Węzła Wschodniego nie stwierdzono przekroczeń poziomów dopuszczalnych na terenach podlegających ochronie przy ul. Harcerskiej i ul. Maratońskiej.

Podsumowując, wykonana analiza akustyczna w odniesieniu do oddziaływania całości przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, że będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach wymagających ochrony akustycznej, spowodowane hałasem generowanym przez docelowy układ komunikacyjny.

Negatywne oddziaływanie omawianego układu komunikacyjnego zostanie zminimalizowane przede wszystkim poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej oraz budowę ekranów akustycznych.

Cicha nawierzchnia, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie minimum 2 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, takich jak SMA 11, zastosowana zostanie na całej długości trasy głównej oraz powiązanych odcinkach ulic będących w zakresie niniejszej inwestycji.

Przewiduje się zastosowanie 42 odcinków ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
1a	0+864	-	0+974	L	3,0	110	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
1b	0+964	-	1+258	L	3,0	294	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
1b	1+258	-	÷1+466	L	4,0	208	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
2	3+474	-	3+498	L	4,0	29	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3a	4+099	-	4+205	L	7,0	105	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3b	4+219	-	4+592	L	7,0	373	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3b	4+592	-	4+680	L	8,0	88	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3c	4+659	-	4+725	L	6,0	66	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
3d	4+708	-	4+808	L	7,0	100	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
4a	4+784	-	5+094	L	4,0	310	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający
5	5+182	-	5+295	L	8,0	113	- * DL _R > 24 dB	odbijający
6	8+293	-	8+457	L	5,0	164	DL _α > 11 dB DL _R > 24 dB	pochłaniający

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
7	8+490	-	8+643	L	6,0	168	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
8	0+900	-	1+007	P	4,0	123	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
9	2+838	-	3+100	P	3,0	262	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
10	3+246	-	3+418	P	3,0	172	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
11a	4+155	-	4+200	P	3,0	50	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
11a	4+200	-	4+600	P	5,0	400	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
11a	4+600	-	4+848	P	8,0	248	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
11b	4+699	-	4+777	P	6,0	78	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
12a	4+965	-	5+111	P	5,0	146	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
12b	5+010	-	5+355	P	8,0	345	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
12c	5+370	-	5+442	P	8,0	76	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
12d	5+432	-	5+638	P	6,0	206	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
13	5+831	-	6+055	P	8,0	224	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
14a	6+431	-	6+469	P	4,0	47	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
14b	6+469	-	6+513	P	4,0	44	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
14c	6+500	-	5+692	P	4,0	192	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
16	Wzdłuż łącznicy zjazdowej z ul. Żeglarskiej			L	5,0	210	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
17	0+780	-	0+830	L	3,0	50	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
18	Wzdłuż ul. Gdańskiej			L	5,0	92	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
19	3+488	-	3+716	L	4,0	234	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
20	Wzdłuż ul. Wyszyńskiego			L	4,0	95	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
21	6+206	-	6+334	L	3,0	134	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
23a	0+624	-	0+754	P	3,0	130	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
23b	0+760	-	0+822	P	3,0	62	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
24	Wzdłuż ul. Gdańskiej			P	5,0	80	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
25	Wzdłuż ul. Gdańskiej			P	7,0	80	DL α > 11 dB	pochłaniający

Nazwa	Kilometraż			Strona drogi	H n.p.t.	Długość	Wskaźniki oceny pochłaniania / izolacyjności	Typ ekranu
	[km+m]				[m]	[m]		
							DLR > 24 dB	
26	3+884	-	4+012	P	3,0	128	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
27	3+063	-	4+169	P	4,0	140	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
28	Wzdłuż ul. Wyszyńskiego			P	4,0	62	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający
29	Wzdłuż ul. Łęczyckiej			P	3,0	122	DL α > 11 dB DLR > 24 dB	pochłaniający

* - ekran nr 5 wskazuje się jako ekran przeźroczysty, pozostałe ekrany zaprojektowano jako ekrany całkowicie pochłaniające.

Aktualne normy dotyczące drogowych urządzeń przeciwhałasowych nie określają minimalnych wymagań w zakresie izolacyjności i pochłaniania. W normach obecnie obowiązujących, tj.:

- PN-EN 1793-1:2017 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,
- PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego,

usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

Niemniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o wskazanych w ww. tabeli właściwościach określonych wskaźnikiem DL_R (minimalnym wskaźnikiem oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych) oraz DL_α (minimalnym wskaźnikiem oceny pochłaniania dźwięku).

Ponadto, w celu redukcji hałasu powstającego na dylatacjach, projektowane obiekty inżynierskie przewiduje się wykonać z zastosowaniem środków ograniczających oddziaływanie dylatacji. Połączenia na dylatacjach wykonywane będą w technologii szczelnej z materiału pozwalającego na ograniczenie rozprzestrzeniania się hałasu.

Należy zauważyć, że planowana inwestycja ma charakter rozbudowy i usytuowana jest w większości we fragmencie istniejącego układu komunikacyjnego. Zadanie nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem. Zadanie należy traktować jako dostosowanie układu komunikacyjnego do obecnych warunków ruchu i wymogów bezpieczeństwa ruchu.

Wprowadzone rozwiązania przeciwhałasowe pozwoliły ograniczyć negatywne oddziaływanie powodowane funkcjonowaniem rozbudowanego układu drogowego trasy W-Z. Niemniej jednak pomimo zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych, nie ograniczono wszystkich przekroczeń dopuszczalnych poziomów spowodowanych skumulowanym oddziaływaniem hałasu (tereny objęte ochroną akustyczną zlokalizowane w obrębie receptorów 69, 70, 248, 253, 254). Należy zaznaczyć, że przekroczenia te powodowane są przez ruch pociągów na liniach kolejowych nr 18, 201 i 209. Ograniczenie negatywnego oddziaływania hałasu leży po stronie zarządzającego liniami kolejowymi.

W przeprowadzonej analizie akustycznej uwzględniono powstanie osiedla mieszkaniowego Platanowy Park. Pierwszą linię zabudowy (od strony projektowanej drogi) stanowić mają budynki biurowe, będące barierą dla hałasu i ograniczające znacznie jego wpływ na położone za nimi budynki mieszkaniowe. Biorąc pod uwagę perspektywę czasową dla realizacji planowanego przedsięwzięcia, pomimo, że obecnie wybudowano jedynie budynki mieszkalne, w analizie akustycznej uwzględniono docelowy układ osiedla (wraz z budynkami biurowymi). Analiza akustyczna z takimi warunkami zabudowy nie wykazała przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu. Należy jednak monitorować, czy uwzględnione w analizie budynki biurowe powstaną, a w razie rezygnacji dewelopera z budowy tych budynków, należy przeprowadzić ponowną analizę akustyczną dla tego terenu i w przypadku wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu zaprojektować zabezpieczenia przeciwhałasowe w celu ochrony zabudowy mieszkaniowej powstałej na tym terenie. Na obecnym etapie projektowania należy przewidzieć rezerwę terenu, w razie konieczności zastosowania zabezpieczenia przeciwhałasowego, w następującej lokalizacji: km 3+738 do 4+000 po lewej stronie trasy.

W rejonie ulic Rycerskiej i Zygmunta Augusta realizowane będą dwie inwestycje o podobnym charakterze – budynki mieszkaniowe. Pierwsza z nich zakłada budowę budynków wielorodzinnych przy ulicy Zygmunta Augusta i Rycerskiej w odległości od osi projektowanej trasy ok. 300 m. Biorąc pod uwagę dużą odległość planowanej zabudowy względem projektowanej trasy nie uwzględniono jej w analizie akustycznej. Oddziaływanie hałasu nie obejmuje swoim zasięgiem terenu przyszłej inwestycji mieszkaniowej.

Druga z inwestycji planowanych w tym rejonie miasta dotyczy działki, na której znajduje się hala magazynowo-produkcyjna (ul. Rycerska 22). Deweloper zakłada budowę osiedla mieszkaniowego na miejscu hali. Obecnie wydana została decyzja o wyburzeniu hali, natomiast nie zostały wydane żadne inne decyzje wskazujące, kiedy będzie realizowana

ta inwestycja. Ze względu na to, że w omawianym miejscu (ul. Rycerska 22) nie obowiązują ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie została również wydana decyzja o warunkach zabudowy i nie są znane dokładne lokalizacje, kształt, wysokość oraz czas realizacji tej inwestycji, na tym etapie procesu inwestycyjnego należy przewidzieć rezerwę terenu na posadowienie zabezpieczeń przeciwhałasowych w przyszłości w następującej lokalizacji: km od 2+200 do 2+900 po prawej stronie trasy.

Eksploatacja stacji kolejowej postojowej po dyslokacji odbywać się będzie głównie w północnej części istniejącej stacji towarowej. To w tym miejscu przewidziane są instalacje do obrządku pociągów pasażerskich (czyszczenie, odfekalnianie, mycie w zamkniętej myjni z zamkniętym obiegiem, uzupełnianie wody, przygotowanie taboru do odprawy, przeglądy techniczne). W związku ze znacznym oddaleniem tych instalacji od zabudowy mieszkalnej (ok. 150 m do najbliższej zabudowy) nie przewiduje się pogorszenia klimatu akustycznego w obrębie najbliższych terenów wrażliwych akustycznie.

Eksploatacja projektowanych torów PO11, PO13, PO15 wiązała się będzie z postojem oraz ograniczonym obrządkiem pociągów pasażerskich. W związku z tym, że tory te znajdują się w obrębie istniejącej i eksploatowanej stacji towarowej, w znacznej odległości od najbliższej zabudowy mieszkaniowej (około 70 m), oraz charakteryzują się niskimi prędkościami pociągów na projektowanych torach, nie przewiduje się wpływu inwestycji na okoliczne zabudowania.

Eksploatacja stacji przeładunkowej po dyslokacji w rejonie ul. Przemysłowej odbywać się będzie w rejonie istniejącej linii kolejowej nr 18. Wzdłuż planowanej inwestycji występuje głównie zabudowa przemysłowa i usługowa. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 100 m od projektowanych torów przeładunkowych. W związku z tym, że odległość do najbliższej zabudowy mieszkaniowej jest znaczna, a pomiędzy zabudowanymi a projektowanymi torami przebiega funkcjonująca linia kolejowa, nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu od eksploatacji przedmiotowej inwestycji.

Podsumowując, przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględnia prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych, w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji trasy, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów receptorowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych numerami: 1, 9, 17, 33, 37, 59, 69, 103, 110, 113, 119, 125, 145, 151, 255, 256, 258, 265, 268, 323, 327, 335, 338 (zgodnie z analizą akustyczną wykonaną w ujednoliconym raporcie o oś datowanym na 23 marca 2020 r.). W ramach badań należy szczegółowo przeanalizować oddziaływania skumulowane w obrębie Węzła Wschodniego preferując metodę bezpośrednich ciągłych pomiarów. Przed wykonaniem badań należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

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

Należy podkreślić, iż analizowana inwestycja znajduje się na wstępnym etapie projektowania, brak jest szczegółowych informacji na temat prac budowlanych, specyfikacji technicznej rozwiązań technologicznych, w tym planowanej do dyslokacji stacji kolejowej postojowej oraz stacji kolejowej przeładunkowej.

Na tym etapie postępowania administracyjnego przedstawione w raporcie analizy oraz obliczenia emisji substancji i energii należy uznać za wystarczające. Pozwalają one stwierdzić, iż przedsięwzięcie, przy założeniu projektowanych rozwiązań nie będzie stanowiło zagrożenia dla stanu jakości środowiska w rejonie inwestycji. Jednakże

szczegółowe parametry emisji, rozwiązania w zakresie techniki i technologii, znane będą na etapie projektu budowlanego.

Na etapie opracowywania projektu budowlanego, będzie możliwe doprecyzowanie i zweryfikowanie przyjętych rozwiązań technicznych, przede wszystkim w zakresie ochrony klimatu akustycznego. Przyjęte rozwiązania zabezpieczeń akustycznych na obecnym etapie zaawansowania prac mogą okazać się niedoszacowane lub zbyt przeszacowane.

W związku z powyższym, konieczne jest nałożenie obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której przedstawione zostaną szczegółowe obliczenia i rozwiązania z zakresu ochrony środowiska (w szczególności ochrony klimatu akustycznego), w oparciu o konkretne rozwiązania ujęte w projekcie budowlanym. Dokonując oceny zachowania dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, w pierwszej kolejności należy mieć na uwadze teren podlegający ochronie przed hałasem, a nie obiekt, który decyduje o funkcji tego terenu. Na tym etapie zaistnieje konieczność zweryfikowania przebiegu granic terenów chronionych przed hałasem pod kątem faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Szczegółowe rozwiązania przedstawiane na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko będą służyły również precyzyjnemu wskazaniu zakresu i lokalizacji nałożonej na Inwestora analizy porealizacyjnej, tj. oceny stanu aerosanitarnego (tymczasowo określonej do wykonania „w najbardziej newralgicznych miejscach analizowanego przedsięwzięcia”), a także badań wpływu drgań (obecnie do realizacji „na najbliższej położone budynki”).

Na etapie projektu budowlanego, należy ponownie zweryfikować możliwość powstawania i rozchodzenia się hałasu z dylatacji obiektów inżynierskich oraz rozważyć, w razie konieczności, zastosowanie dodatkowych rozwiązań technicznych ograniczających oddziaływanie.

Należy ponadto wskazać, iż na terenie objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia, a także w obszarze oddziaływania skumulowanego, wytypowano budynki, względem których może mieć zastosowanie art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (receptor 59) oraz art. 114 ust. 4 ww. ustawy (receptory: 69, 70).

Budynek mieszkalny zlokalizowany na działce o nr ewid. 84/4 obręb 196 (receptor 59 w analizie akustycznej), zgodnie z przedłożoną dokumentacją mapową, znajduje się w granicach projektowanego pasa drogowego. Zgodnie z pismem Prezydenta Miasta Bydgoszczy z dnia 22 listopada 2019 r., znak: WZR-III.033.28.2019.ŁK, przedmiotowa nieruchomość posiada status terenu zamkniętego. Jednakże w Decyzji Nr 3 Ministra

Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, przedmiotowa nieruchomość nie widnieje. W wykazie ww. decyzji widnieje natomiast działka o nr ewid. 84/2 obręb 196, która przed podziałem obejmowała teren wydzielonej działki o nr ewid. 84/4 obręb 196. Pomijając kwestie statutu, przedmiotowy budynek mieszkalny, znajduje się w bardzo niekorzystnej sytuacji, gdyż od strony południowej narażony jest na oddziaływania pochodzące od trasy W-Z, natomiast od strony północnej na oddziaływania od strony układu kolejowego. Kwestia statutu nieruchomości o nr ewid. 84/4 obręb 196, a także szczegółowe kwestie dotyczące zapewnienia właściwych warunków akustycznych w ww. budynku, powinny zostać rozstrzygnięte i ustalone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Z kolei w przypadku budynków mieszkalnych w obrębie receptorów 69 i 70, należy wskazać, iż biorąc pod uwagę ich lokalizację na granicy przyległego pasa gruntu w rozumieniu ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a także dominujący wpływ negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny hałasu generowanego przez funkcjonowanie układu kolejowego, właściwym w sprawach zapewnienia odpowiednich warunków akustycznych w ww. budynkach jest zarządca linii kolejowych w ramach odrębnej procedury.

Zadanie realizowane będzie poza granicami obszarów chronionych, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000, przede wszystkim w oparciu o istniejący pas drogowy.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych (w wariantcie preferowanym) przewiduje się wycinkę drzew i krzewów w ilości:

- 1493 sztuk drzew,
- 4030 m² powierzchni lasu,
- 5070 m² powierzchni grup drzew,
- 14591 m² powierzchni krzewów.

Do wycięcia przewidziano ww. dwie powierzchnie leśne, w tym:

- las prywatny o powierzchni 1930 m², w składzie którego dominuje sosna pospolita *Pinus sylvestris* i brzoza brodawkowata *Betula pendula*.

- las w granicach Lasów Państwowych o powierzchni do wycięcia 2100 m², na terenie Nadleśnictwa Żołędowo, drzewostan w wieku powyżej 20 lat. Typ siedliskowy lasu: BŚW (bór świeży). W składzie gatunkowym dominuje brzoza brodawkowata *Betula pendula* i sosna pospolita *Pinus sylvestris* (warstwa drzew), a w podszybie: brzoza brodawkowata *Betula pendula*, klon pospolity *Acer platanoides*, klon jesionolistny *Acer negundo*, sosna pospolita *Pinus sylvestris*, czeremcha zwyczajna *Prunus padus*, dąb *Quercus sp.*, jarzab pospolity *Sorbus aucuparia*.

Zgodnie z wynikami przeprowadzonej na przedmiotowym terenie inwentaryzacji, w zasięgu przewidywanego oddziaływania nie potwierdzono obecności cennych siedlisk przyrodniczych w rozumieniu Dyrektywy Siedliskowej ani chronionych i/lub cennych gatunków roślin, w tym wymienionych w Załączniku I do niniejszej Dyrektywy.

Ponadto na podstawie wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej ustalono, że:

- teren planowanej inwestycji nie przedstawia szczególnej wartości dla bezkręgowców i ich siedlisk bytowania,
- nie potwierdzono obecności chronionych gatunków owadów w drzewach przeznaczonych do wycinki,
- z uwagi na obecności drzew sprzyjających zasiedleniu przez pachnicę dębową stwierdzono obecność potencjalnie dogodnych warunków dla występowania gatunku,
- występuje jedno miejsce pełniące funkcję siedliska rozrodu płazów – żaby trawnej *Rana temporaria* w okolicach wyspy „Zimne Wody” przy ulicy Spornej, które nie ulegnie zniszczeniu lub zajęciu w wyniku realizacji przedsięwzięcia,
- w fazie budowy dochodzić może do zagrożenia śmiertelności płazów na placu budowy w sąsiedztwie stwierdzonego siedliska bytowania tej grupy zwierząt,
- nie przewiduje się zagrożenia zanieczyszczenia siedlisk płazów na etapie eksploatacji,
- budowa i eksploatacja projektowanej inwestycji wiązać będzie się z wystąpieniem negatywnych oddziaływań na ptaki, w tym bezpośredniemu zniszczeniu ulegną siedliska lęgowe następujących gatunków: sroka (5), grzywacz (3), szpak (1), kwiczoł (20),
- nie przewiduje się niszczenia siedlisk ptaków wodno-błotnych,
- na etapie budowy może dojść do płoszenia oraz ograniczenia bazy żerowiskowej ptaków, będzie to jednak oddziaływanie krótkotrwałe, dlatego nie uznaje się takiego oddziaływania jako znaczącego,

- poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania potwierdzono obecność siedliska lęgowego mewy siwej oraz nurogęsia w okolicach wyspy „Zimne Wody”,
- inwestycja zlokalizowana będzie poza korytarzami migracji o szczególnym znaczeniu, a potencjalnie dogodne warunki dla migracji lokalnej małych zwierząt, w tym płazów o niskim natężeniu potwierdzono w okolicach rzeki Brdy przy projektowanym moście M1 w ciągu ulicy Pilarskiego i przy wyspie „Zimne Wody”,
- krajobraz na terenie planowanego zadania już obecnie zdominowany jest silnie przez istniejące elementy liniowe (istniejące drogi) oraz istniejącą zabudowę usługowo - mieszkaniową, typową dla centrum aglomeracji miejskiej.

Celem ograniczenia lub wyeliminowania stwierdzonych zagrożeń względem ustalonych elementów środowiska przyrodniczego, przewidziano między innymi:

- budowę przepustu dostosowanego do potrzeb związanych z poprawą warunków migracji płazów i małych zwierząt w okolicach wyspy „Zimne Wody”;
- przystosowanie obiektu mostowego M1 na rzeką Brdą w ciągu ulicy Pilarskiego do potrzeb związanych z lokalną migracją małych zwierząt wzdłuż rzeki, poprzez wykonanie półek przełazowych oraz zachowanie pasów gruntowych;
- wprowadzenie stałych wygrodzeń naprowadzająco – wygradzających, przy projektowanym przepuscie, których zastosowanie ma się przyczynić do poprawy funkcjonowania zaprojektowanych przejść dla zwierząt oraz wyeliminowania zagrożenia śmiertelności płazów;
- dostosowanie terminu prowadzenia wycinki drzew do okresu lęgowego ptaków;
- dostosowanie terminu i zasad rozbiórki obiektów kubaturowych do okresu lęgowego ptaków i rozrodu nietoperzy;
- zasady zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniem;
- zapewnienie nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia;
- wprowadzenie tymczasowych wygrodzeń zabezpieczających przed wkraczaniem płazów na teren budowy;
- zastosowanie na etapie realizacji i eksploatacji osłon studzienek systemu odwodnienia przed zagrożeniem tworzenia pułapki ekologicznej dla małych zwierząt, w tym płazów i gadów;
- wykonanie nasadzeń zastępczych, rekompensujących przewidywaną wycinkę drzew;
- wykonanie kompensacji za utracone siedliska lęgowe ptaków;

- wykonanie siedlisk lęgowych dla ptaków celem zminimalizowania wpływu inwestycji na stwierdzone populacje oraz zachowanie potencjału siedliskowego rejonu inwestycji;
- dostosowanie sposobów zabezpieczenia terenu przed zagrożeniem tworzenia pułapek ekologicznych i zagrożeniem śmiertelności zwierząt;
- dostosowanie sposobu prowadzenia wycinki drzew stanowiących potencjalne siedlisko pachnicy dębowej.

Zgodnie ze zgromadzoną dokumentacją, w szczególności opracowaniem pn.: „Inwentaryzacja przyrodnicza dla inwestycji pn. „Rozbudowa Trasy Wschód – Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy” wskazano na konieczność zamontowania 100 skrzynek lęgowych dla ptaków (tzw. dziuplaków) oraz jednej pływającej platformy dla ptaków wodnych.

Celem ww. działań jest zminimalizowanie wpływu na stwierdzone populacje ptaków oraz zachowanie potencjału siedliskowego rejonu inwestycji. W związku z brakiem wskazania dokładnej liczebności poszczególnych typów skrzynek lęgowych, zostały one określone na podstawie składu gatunkowego stwierdzonego w ramach przeprowadzonych badań przedrealizacyjnych.

Na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie dokładnej lokalizacji skrzynek lęgowych i platformy oraz sposobu wykonania, czy zagospodarowania powierzchni platformy, w związku z czym wskazano na konieczność uzgodnienia tych kwestii ze specjalistą ornitologiem określając tylko ogólne założenia i wymogi minimalne.

Ponadto, warunek wykonania przepustu przy wyspie „Zimne Wody”, służącego migracji lokalnych populacji małych zwierząt, w tym płazów, został wskazany w opracowaniu pn.: „Inwentaryzacja przyrodnicza dla inwestycji pn. „Rozbudowa Trasy Wschód – Zachód na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego w Bydgoszczy”, a nie został uwzględniony w przedłożonym raporcie oddziaływania na środowisko. Kierując się zasadą przezorności, jak również potrzebą zachowania potencjału siedliskowego rejonu inwestycji wprowadzono warunek budowy przepustu, zgodnie z ww. opracowaniem.

Uwzględniając zakres planowanej inwestycji oraz przyjęte działania zapobiegawcze i kompensacyjne stwierdza się brak znacząco negatywnego wpływu w zakresie ochrony przyrody, w tym względem: obszarów chronionych, cennych siedlisk przyrodniczych, bioróżnorodność, krajobraz, gatunków chronionych i korytarzy ekologicznych.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

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

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

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagle 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.

Rozbudowa Trasy W-Z w Bydgoszczy na odcinku od Węzła Zachodniego do Węzła Wschodniego może potencjalnie spowodować zmiany lokalnych warunków klimatycznych w wyniku:

- wycinki drzew i krzewów;
- zmiany rzeźby terenu w ramach poszerzania korpusu drogowego oraz przygotowania terenu pod obiekty inżynierskie;
- zmiany stosunków wodnych spowodowanych pojawieniem się nowych obiektów;
- zmiany sposobu użytkowania gruntów (utrata naturalnych pochłaniaczy dwutlenku węgla takich jak tereny zielone);
- emisji gazów cieplarnianych do środowiska z silników maszyn budowlanych i pojazdów wykorzystywanych do robót rozbiórkowych, budowlano-montażowych oraz transportu materiałów.

Biorąc pod uwagę szacowaną wielkość emisji gazów cieplarnianych wyrażoną w ekwiwalencie $\text{CO}_2 = 14 \text{ Mg}$ oraz tymczasowość tej emisji ocenia się, że wpływ na etapie realizacji przedsięwzięcia na klimat lokalny będzie niewielki.

Pozostałe cztery czynniki mogą spowodować trwałe zmiany w środowisku miejskim. Nie będą to bardzo duże przekształcenia z uwagi na fakt, że jest to teren silnie zurbanizowany, a przedmiotowa inwestycja stanowi rozbudowę istniejącej infrastruktury drogowej.

Funkcjonowanie Trasy W-Z w aspekcie oddziaływania na topoklimat Bydgoszczy wiąże się z wpływem na miejską wyspę ciepła. Forma i intensywność tego zjawiska są wynikiem współdziałania wielu złożonych procesów fizycznych, spośród których najczęściej wymienia się:

- a) bilans radiacyjny miasta, w którym główny wpływ mają zanieczyszczenie powietrza i geometria miejskich struktur urbanistycznych - zanieczyszczenie powietrza powoduje zwiększenie promieniowania zwrotnego do atmosfery na skutek zwiększonego pochłaniania promieniowania wyemitowanego przez powierzchnię ziemi; zwiększone pochłanianie promieniowania krótkofalowego przez zanieczyszczone powietrze miejskie może prowadzić do jego ogrzewania, a w efekcie do zwiększenia promieniowania zwrotnego; efektywne wypromieniowanie energii przez powierzchnie miejskie jest natomiast utrudnione ze względu na złożoną geometrię budynków; znaczna część energii wypromieniowanej przez ulice i ściany budynków jest absorbowana przez otaczające zabudowania; pochłanianie promieniowania krótkofalowego na skutek wielokrotnych odbić zmniejsza natomiast efektywne albedo miasta, co powoduje jego większe nagrzewanie się w ciągu dnia;
- b) zwiększoną pojemność cieplną materiałów budowlanych, która prowadzi do gromadzenia energii słonecznej dostarczanej miastu w ciągu dnia i jej oddawania w nocy - wpływ na intensywność miejskiej wyspy ciepła silnie zależy od właściwości cieplnych gleb otaczających miasto (skały, piasek, torf) oraz ich uwilgotnienia (duża pojemność cieplna wody), a także materiałów, z których wykonano powierzchnie sztuczne w mieście; w zależności od wzajemnych relacji między parametrami cieplnymi miasta i otaczających go terenów wpływ ten może być negatywny lub pozytywny;
- c) antropogeniczny strumień ciepła, który obejmuje ciepło uzyskane ze spalania paliw kopalnych i ciepło metaboliczne; ogrzewanie atmosfery miejskiej zależy głównie od ilości zużytej energii na jednostkę powierzchni, a ilość ciepła pochodzenia

antropogenicznego dostarczanego do atmosfery miejskiej jest porównywalna z pozostałymi składnikami bilansu energetycznego;

- d) zmniejszoną ewapotranspirację - mniejszy udział roślinności i odkrytego gruntu powoduje mniejsze straty ciepła na parowanie w ciągu dnia i przyczynia się do większego przegrzewania miasta.

Czynniki te mogą w różnym stopniu przyczyniać się do powstawania miejskiej wyspy ciepła, zależnie od struktury miasta, jego cech fizycznych, czy zmieniających się warunków meteorologicznych.

Zależności ilościowego określenia wpływu poszczególnych czynników współtworzących topoklimat miejski pozwalają na oszacowanie potencjalnego natężenia miejskiej wyspy ciepła. Wskazują, iż w cieplej porze roku kluczowe znaczenie dla jej powstawania ma pochłanianie promieniowania długofalowego przez struktury urbanistyczne, w tym ciągi uliczne, z kolei zimą dominujący jest duży strumień ciepła antropogenicznego. Pokrywa śnieżna silnie modyfikuje parametry cieplne gruntu, przez co umożliwia powstawanie miejskiej wyspy ciepła o wyjątkowo dużym natężeniu. Należy podkreślić, że natężenie miejskiej wyspy ciepła nie jest prostą sumą kontrastów wywołanych przez wyizolowany wpływ poszczególnych czynników. Oddziaływanie pojedynczego czynnika jest tym mniejsze, im silniejsze są kontrasty wywołane przez sumę pozostałych.

Oznacza to, że Trasa W-Z jest elementem wpływającym na zwiększanie temperatur powietrza i podłoża w większym stopniu w cieplej porze roku, a oddziaływanie to jest porównywalne do oddziaływania innych struktur urbanistycznych miasta. W zwartej zabudowie miejskiej dochodzi do nagrzewania się do temperatury 50°C wszystkich powierzchni utwardzonych nieprzepuszczalnych dla wody i powietrza, w tym także asfaltowych nawierzchni jezdni i betonowych nawierzchni chodników, a także ścian budynków, a następnie kumulacji tego ciepła przez dłuższy czas.

Eksplatacja Trasy W-Z wiąże się z użyciem energii – pojazdy o napędzie spalinowym emitują gazy cieplarniane do środowiska. W porównaniu ze stanem aktualnym (jedna jezdnia, skrzyżowania jednopoziomowe), dzięki polepszeniu warunków ruchu, sytuacja po zrealizowaniu przedsięwzięcia ulegnie poprawie jedynie w odniesieniu do mniejszej jednostkowej ilości gazów cieplarnianych. Jednakże według prognozy natężenie ruchu na Trasie W-Z w wariantcie inwestycyjnym będzie większe niż w wariantcie bezinwestycyjnym, co oznacza większą sumaryczną emisję gazów cieplarnianych

z przedmiotowego ciągu ulic, pomimo niższej emisji jednostkowej. Ocenia się, że zmiany te nie spowodują jednak istotnych modyfikacji warunków topoklimatycznych.

W celu ograniczania niekorzystnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na topoklimat w aspekcie zmian atmosferycznych (gazy cieplarniane) w trakcie jego realizacji przewiduje się:

- właściwą organizację prac budowlanych i transportowych, skutkującą ograniczeniem do minimum czasu pracy i ruchu pojazdów i maszyn budowlanych;
- prowadzenie prac z wykorzystaniem sprawnego technicznie i wydajnego sprzętu budowlanego;
- właściwą eksploatację i konserwację sprzętu budowlanego;
- eliminowanie pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym.

Efektywnym sposobem ograniczania niekorzystnego oddziaływania infrastruktury drogowej na topoklimat jest stosowanie zieleni przyulicznej. Zarówno pojedyncze duże drzewa, jak i kompleksy zadrzewień wykazują intensywną sekwestrację CO₂. Nieoceniony jest także wpływ zieleni na niwelowanie ekstremów klimatycznych. Piętrowa roślinność drzewiasta i krzewiasta tworzy naturalne bariery osłonowe zmniejszając siłę wiatru w okresie jesiennym, natomiast w upalne dni obniża temperaturę powietrza dzięki transpiracji oraz ocienianiu nawierzchni drogowych i innych obiektów budowlanych. Zieleń wysoka wzmacnia poziome i pionowe ruchy konwekcyjne, co skutkuje wznoszeniem się ku górze rozgrzanego powietrza znad zwartej zabudowy miejskiej i zasysaniem w to miejsce chłodniejszego powietrza znad obszarów bogatych w roślinność.

Czynniki klimatyczne, takie jak: deszcz, ekstremalne temperatury powietrza, silne wiatry, oddziałują na inwestycję na etapie jej realizacji poprzez wpływ na długość cyklu budowlanego oraz ilości zużytych materiałów budowlanych.

Na skutek dużej częstotliwości i wielkości opadów atmosferycznych może nastąpić zalewanie placu budowy, wzrasta również ryzyko wystąpienia osunięć ziemi.

Występowanie bardzo wysokich i bardzo niskich temperatur powietrza uniemożliwia prowadzenie prac i wykorzystanie wybranych materiałów. Działania prowadzone w warunkach zimowych wymagają szczególnego zaplanowania oraz przygotowania. Wiąże się to z wymaganiami wynikającymi ze stosowanych technologii, metod pracy, lokalizacji oraz koniecznością zagwarantowania zatrudnionym pracownikom warunków, które umożliwią realizację zadań. Śnieg, mróz, lód, szron i szadź stwarzają dla pracowników oraz eksploatowanych maszyn, urządzeń i narzędzi dodatkowe zagrożenia, które należy

wyeliminować bądź ograniczyć. Przy temperaturach poniżej -15°C zaleca się wstrzymywanie wszelkich prac na otwartym powietrzu. Z kolei latem, przy temperaturze powyżej 28°C , należy okresowo wstrzymać działania na otwartej przestrzeni. Ponadto, nie można prowadzić robót montażowych w temperaturze powyżej 30°C , gdyż może nastąpić utrata właściwości użytkowych wbudowywanych materiałów. W pewnych przypadkach możliwe jest użycie materiałów droższych, lecz odpornych na ekstremalne temperatury.

W przypadku budowy infrastruktury drogowej – mostowej główne utrudnienia powodowane warunkami pogodowymi, przede wszystkim niskimi temperaturami, dotyczą prac związanych z układaniem nawierzchni drogowych (podbudową, warstwą wiążącą i ścieralną) oraz betonowaniem. O ile w przypadku nawierzchni drogowych nie ma możliwości zastosowania efektywnych i ekonomicznie uzasadnionych środków, które pozwoliłyby na prowadzenie robót w temperaturach poniżej $5 - 10^{\circ}\text{C}$, o tyle w przypadku betonowania powszechnie wykorzystuje się kilka metod. W niskich temperaturach można stosować mieszanki betonowe, których skład zapewnia bezpieczną oraz wymaganą wytrzymałość dla stwardniałego betonu. Stosunkowo popularnym sposobem obniżania temperatur zamarzania wody, wraz z przyspieszaniem procesów wiązania, jest wykorzystywanie domieszek przeciwmrozowych. Jednakże wykorzystywanie tego typu domieszek, zgodnie z zaleceniami producentów chemii budowlanej, nie zwalnia wykonawców z przestrzegania rygorystycznych wymogów dotyczących wykonywania i pielęgnacji betonu w warunkach niskich temperatur. Nie dopuszcza się stosowania przemrożonych kruszyw. Nie wolno także betonować na przemrożony podkład, np. zamarznięty grunt lub zamarzniętą podbudowę z chudego betonu. Bardzo wymagającym etapem jest prawidłowa ochrona po wbudowaniu. Przy wykonywaniu betonów w ujemnych temperaturach istotne znaczenie ma zabezpieczenie świeżej mieszanki betonowej przed zamarznięciem, aby mogły przebiegać reakcje chemiczne między cementem i wodą mające decydujący wpływ na wytrzymałość betonu. Prawidłowo prowadzona pielęgnacja powinna chronić beton przed utratą ciepła, nie dopuścić do zamrożenia powierzchni betonu przed osiągnięciem wymaganej wytrzymałości bezpiecznej oraz zapewnić odpowiedni poziom wilgoci niezbędny do prawidłowego przebiegu procesu hydratacji. Wskazane jest, aby beton po zabudowaniu utrzymywać w temperaturze $+10^{\circ}\text{C}$ przez kolejne 3 dni, albo do czasu aż osiągnie ok. 40% swojej wytrzymałości końcowej. W celu zapewnienia prawidłowych warunków temperaturowych wykorzystywane są m.in. metody: podgrzewanie betonu, zachowanie ciepła czy stosowanie ciepłaków.

Na przebieg robót związanych z układaniem nawierzchni drogowych i betonowaniem, oprócz niskich temperatur, wpływ mają także inne warunki meteorologiczne takie jak: wiatr, opady deszczu i śniegu. Wiatr przyspiesza parowanie wody, w wyniku czego następuje oziębienie ciepłych mieszanek mineralno – bitumicznych i betonowych. Z kolei deszcz i woda ze śniegu powodują nasycenie lub rozmycie świeżo ułożonej mieszanki, co prowadzi do destrukcji mieszanek mineralno – bitumicznych i betonu. Topniejący śnieg odbiera z otoczenia energię cieplną powodując dodatkowe oziębienie warstwy wierzchniej.

Oddziaływaniu opadów atmosferycznych można przeciwdziałać, wykorzystując osłony lub zadaszenia, niemniej jest to kosztochłonne.

Silne wiatry ograniczają również możliwość użycia dźwigów i innych wysokich urządzeń budowlanych.

Ryzyka związane z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi należy wziąć pod uwagę na etapie planowania. Przy opracowywaniu harmonogramu prac niezbędne jest uwzględnienie normalnych warunków atmosferycznych w poszczególnych porach roku oraz zarezerwowanie dodatkowego okresu na sytuacje nieprzewidziane związane z ekstremalnymi warunkami pogodowymi. Ponadto niekorzystne warunki pogodowe mogą zostać złagodzone poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych.

Na etapie projektowania przedmiotowej inwestycji uwzględniono istniejące warunki atmosferyczne i klimatyczne oraz ich przewidywane zmiany, poprzez odpowiedni dobór rozwiązań projektowych. Przy określaniu światła obiektów inżynierskich i projektowaniu niwelety drogi na dojazdach do mostu, uwzględniono częstotliwość, intensywność opadów, a także siłę wiatrów występujących w Bydgoszczy. Dla zabezpieczenia odbiorników przed przeciążeniami w przypadku wystąpienia deszczy nawalnych zaprojektowano zbiorniki retencyjne, pozwalające na czasową retencję wód opadowych. Ponadto, projektując sieci sanitarne uwzględniono posadowienie ich poniżej głębokości przemarzania gruntu.

Dodatkowo, do budowy przedmiotowej infrastruktury zostaną wykorzystane materiały budowlane odporne na niskie i wysokie temperatury. Przy określaniu nawierzchni drogowych wzięto pod uwagę aspekt odporności mieszanek mineralno – asfaltowych na pękanie w niskich temperaturach i trwałe deformacje w wysokich temperaturach i dobrano lepiszcze do nawierzchni asfaltowych o odpowiednich parametrach.

W związku z realizacją zamierzenia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące

podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

W przypadku przedmiotowej drogi, oddziaływanie skumulowane może występować w związku z planowanymi i zrealizowanymi następującymi przedsięwzięciami:

- Budowa linii tramwajowej do dzielnicy Fordon z przebudową układu drogowego w ciągu ulic Fordońskiej, Lewińskiego, Akademickiej i Andersa z węzłem integracyjnym w obszarze stacji kolejowej Bydgoszcz Wschód w Bydgoszczy.
- Budowa stacji paliw przy ul. Kamiennej w Bydgoszczy.
- Budowa stacji paliw przy ul. Fabrycznej 21 w Bydgoszczy.
- Przebudowa ul. Siedleckiej w Bydgoszczy.
- Likwidacja zakładu produkcyjnego branży spożywczej, rozbiórka budynków poprodukcyjnych i budowa zespołu 4 budynków mieszkalnych wielorodzinnych z wbudowanymi indywidualnymi garażami w poziomie piwnicy budynków mieszkalnych oraz adaptacja 2 istniejących budynków na usługi nieuciążliwe np. biura.
- Modernizacja obiektów piętrzących Kanału Bydgoskiego – śluza Okole z zabudowaniami.
- Rozbudowa ul. Grunwaldzkiej na odcinku od węzła zachodniego do granicy miasta Bydgoszcz.
- Budowa centrum handlu hurtowego Selgros, na działce o nr ew. 33/3, przy ul. Wyścigowej 9 w Bydgoszczy.
- Przebudowa dwóch wiaduktów nad torami PKP w ciągu ul. Armii Krajowej w Bydgoszczy, na działce o nr ew. 55/2 obręb 174, 29 i 31 w obrębie 381.
- Rozbudowa zabudowy produkcyjno – magazynowej polegająca na budowie budynku łącznika między budynkami, zmianie sposobu użytkowania budynku składowego na produkcyjno – magazynowy z częścią sanitarno – higieniczną oraz budowie portierni, zewnętrznej instalacji gazu, budowie i rozbudowie pozostałej infrastruktury technicznej i drogowej, na działkach o nr ew. 12/75, 12/29, 12/27, 12/77, 12/26, 12/30, 12/28 w obrębie 0278, przy ul. Rynkowskiej 7 - 9 w Bydgoszczy.
- Doposażenie istniejącej linii zakładu zbierania zużytej puszki aluminiowej, na działce o nr ew. 12/73 w obrębie 278, przy ul. Rynkowskiej 19 w Bydgoszczy.
- Budowa osiedla mieszkaniowego budynków wielorodzinnych – Budynki A, B, C, D z wybudowanymi garażami oraz budynku E z usługami w parterze wraz z instalacjami

wewnętrznymi w tym wewnętrzną instalacją mechaniczną i instalacją gazu ziemnego w budynku oraz przebudową istniejącego kabla elektroenergetycznego nn-0,4 kV, budowa przyłączy elektroenergetycznych nn – 0,4 kV dla budynków, zewnętrznymi instalacjami elektrycznymi, zewnętrzną kanalizacją teletechniczną, zewnętrzną instalacją wodociągową, kanalizacją sanitarną i deszczową, na działkach o nr ew. 69/15, 69/23, 69/35, 69/36, 69/37, 69/38 w obrębie 24 przy ul. Żeglarskiej 71 w Bydgoszczy.

Realizacja poszczególnych zadań nastąpi w różnych horyzontach czasowych, co zminimalizuje ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych na etapie budowy.

Jak wyżej opisano projektowana trasa krzyżuje się w kilku miejscach z drogami porzecznymi oraz przebiega w pobliżu stacji kolejowej. A także znajduje się w bliskim sąsiedztwie zabudowy przemysłowej.

Obliczenia wykonane dla hałasu powodowanego przez ruch aut poruszających się po ul. Inwalidów oraz ul. Harcerskiej (obliczenia hałasu powodowanego tylko przez wskazane drogi oraz obliczenia hałasu powodowanego przez wskazane drogi wraz z trasą W-Z) wskazują, że w tym rejonie nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Istotnym czynnikiem wpływającym na hałas są linie kolejowe nr 18, 201 i 209, przebiegające w niewielkiej odległości od projektowanej drogi. Z przeprowadzonej analizy wynika, że ruch pociągów na tych liniach kolejowych wraz z ruchem samochodowym na projektowanej drodze może powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w budynkach mieszkalnych znajdujących się bezpośrednio przy tych liniach.

Wskazane przekroczenia powodowane przez ruch pociągów nie wynikają z realizacji przedmiotowej inwestycji. W rejonie zadania przebiega także linia tramwajowa. Analiza wykazała, że nie zostaną przekroczone dopuszczalne poziomy hałasu w rejonie kumulowania się hałasu projektowanej drogi z hałasem powodowanym przez linię tramwajową.

W związku z powyższymi czynnikami, w sentencji niniejszej decyzji wskazano szereg warunków, które na późniejszym etapie pozwolą ponowną weryfikację oddziaływania skumulowanego.

Oddziaływanie analizowanej Trasy W-Z na występowanie i intensywność miejskiej wyspy ciepła w Bydgoszczy, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji, kumuluje się z oddziaływaniem innych struktur i powierzchni sztucznych, w tym także źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza w mieście.

Na etapie eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia emisje zanieczyszczeń do powietrza mogą kumulować się z emisją pochodzącą z ulic i linii kolejowych przebiegających w sąsiedztwie i przecinających Trasę W-Z, dlatego w analizie potencjalnych oddziaływań skumulowanych na powietrze atmosferyczne ujęto ulice: Żeglarską, Kąpielową, Kmicica, Zaświat, Gdańską, Sułkowskiego, Lelewela, Wyszyńskiego, Gajową, Inwalidów, Łęczycką, Fabryczną, Fordońską.

Wszystkie linie kolejowe przecinające Trasę W-Z i przebiegające w jej bezpośrednim sąsiedztwie, tj.: nr 201, nr 18, nr 131 i nr 209, są liniami zelektryfikowanymi, w związku z tym udział składów pociągowych z lokomotywami spalinowymi na tych liniach jest niewielki. Emisje zanieczyszczeń do powietrza stanowią głównie drobiny materiałów emitowane w wyniku tarcia kół lokomotyw i wagonów o szyny oraz zużywania się elementów składów pociągowych i trakcji kolejowej. Dodatkowo na skutek przejazdu pociągów ma miejsce niezorganizowana emisja wtórna związana ze wzbudzeniem pyłu z torowiska i terenów przyległych do linii kolejowej. Analizy aktualnego stanu jakości powietrza wzdłuż funkcjonujących szlaków kolejowych wskazują, że tego typu negatywne oddziaływania są nieistotnie małe. Wpływ zelektryfikowanych linii kolejowych na jakość powietrza atmosferycznego uznaje się za marginalny i dlatego emisje z linii kolejowych nie zostały uwzględnione.

Przeprowadzone obliczenia wykazały, że emisja zanieczyszczeń do powietrza z trasy W-Z kumuluje się z emisją zanieczyszczeń z ulic w bezpośrednim ich sąsiedztwie. W przypadku wariantu nr 2 i wariantu nr 4 skumulowane oddziaływanie wiąże się z wystąpieniem przekroczeń standardów środowiska w odniesieniu do maksymalnych stężeń tlenków azotu, a także dopuszczalnej częstości przekroczeń stężeń maksymalnych NO_x .

Zastosowanie środków minimalizujących, przewidzianych w ramach niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zapewni dopuszczalną jakość powietrza atmosferycznego na przedmiotowym obszarze.

Nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych na środowisko przyrodnicze.

Na obszarze inwestycji oraz wokół niej nie występują szczególnie cenne wartości przyrodnicze czy obszary konfliktowe, na które mogłyby negatywnie oddziaływać istniejąca sieć dróg, kolei oraz przedmiotowa inwestycja.

Obszar, na którym trasa W-Z w Bydgoszczy krzyżuje z istniejącymi ulicami, zlokalizowany jest w granicach GZWP nr 140 (Subzbiornik Bydgoszcz) i nie koliduje

ze zinwentaryzowanymi na tym obszarze ujęciami wód podziemnych.

Dla przedmiotowej inwestycji zaprojektowano system odprowadzania wód opadowych oraz zastosowanie urządzeń do ich oczyszczania, co zapewni dotrzymanie wymaganych standardów środowiska w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego. W związku z powyższym, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływania skumulowanego na środowisko gruntowo-wodne.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), stwarzałyby ww. ryzyko.

W związku z planowanym zamierzeniem, stwierdzono konieczność przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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

Pełnomocnik Inwestora, wnioskiem z dnia 14 sierpnia 2020 r., znak: TGD/PW-ZOŚZiA/03.135.2014/274/4805/2020 (wpływ: 20.08.2020 r.), działając na podstawie art. 108 ustawy Kpa, wniósł o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jak wskazuje Pełnomocnik Inwestora, Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy jest odpowiedzialny m.in. za budowę, modernizację i utrzymanie infrastruktury drogowej oraz organizowanie transportu komunikacji publicznej w Bydgoszczy, a inwestycja wpisuje się w statutową działalność Wnioskodawcy.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest budowa drogi o istotnym znaczeniu nie tylko dla lokalnej, ale również krajowej sieci dróg, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny

w Gorzowie Wielkopolskim, w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy, gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posiłkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego, czy społeczno - gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględniania zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „Władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do „prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom” (art. 74 ust. 1). Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku i umożliwia korzystanie z tego środowiska w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i programujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] Konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do Konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko ochrona przyrody czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

Z zaprezentowanego orzecznictwa wynika, że dopuszczalne jest rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji dróg, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Wskazać też należy na wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, z dnia 21 czerwca 1999 r. IV SA 1425/97 (LEX nr 47860) „Nie może budzić wątpliwości, że budowa ulicy leży w interesie społecznym, który trafnie przedkładany jest ponad interes stosunkowo niewielkiej grupy osób realizujących na tym terenie parking. Nadanie w tych warunkach rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji, która ma m.in. na celu usunięcie przeszkody w realizacji planowych zamierzeń inwestycyjnych (budowy ulicy), nie może być oceniane jako naruszające prawo.”

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

W ocenie Wnioskodawcy w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzą jednocześnie dwie przesłanki wymienione w art. 108 ustawy Kpa: inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Ustawodawca nie definiuje pojęcia „interes społeczny”, ani pojęcia „wyjątkowo ważny interes strony”. Pozostawia to ocenie organu uprawnionego do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności.

W przedmiotowym wniosku wskazano na ważny interes społeczny. Wprowadzenie nowych rozwiązań komunikacyjnych poprawi bezpieczeństwo w omawianym rejonie miasta Bydgoszczy, zarówno dla mieszkańców, jak też osób przejeżdżających przez miasto.

Zadanie ma również związek z utworzeniem nowych połączeń komunikacyjnych transportu zbiorowego, które są jednym z filarów gospodarki niskoemisyjnej w Bydgoszczy. Szybka realizacja zadania uchroni okolicznych mieszkańców od wpływu związanego z zanieczyszczeniem powietrza oraz nadmiernego hałasu komunikacyjnego.

Każda inwestycja drogowa, pomimo iż może ingerować w środowisko, jednocześnie służy ludziom i zapewnia rozwój społeczny oraz cywilizacyjny. Jej realizacja z zachowaniem warunków i zasad zrównoważonego rozwoju, leży zatem w interesie społecznym.

Odnosząc się do przesłanek ważnego interesu strony Pełnomocnik Inwestora wskazał ryzyko zaniechania prac realizacyjnych, które może być wynikiem przedłużających się

procedury administracyjnych, a co za tym idzie utratą znacznych środków przewidzianych na realizację zamierzenia.

Zgodnie z podręcznikiem „Duże komentarze Becka. Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz” (R. Haures. M. Wierzbowski, Warszawa 2014): „Organ administracji publicznej, nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, działając w sytuacji zbliżonej do stanu nagłej konieczności, nie mogąc doprowadzić do oczekiwania na upływ terminu do wniesienia odwołania wpływającego na wykonalność decyzji”.

W ramach przytoczonej zasady zrównoważonego rozwoju, ważna jest nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny związany również z koniecznością budowania nowej infrastruktury. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia. Wskazane jest zatem również rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji dróg, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Z wyroku tego jednoznacznie wynika, że każde zamierzenie drogowe leży w interesie społecznym; w konsekwencji spełniona jest przesłanka interesu społecznego.

Z kolei drugą przesłanką do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest wyjątkowo ważny interes strony. Według orzecznictwa NSA (wyrok z dnia 27 lutego 1998 r. V SA 688/97): „jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędności niezwłocznego działania ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym określonym w art. 108 § 1 ustawy Kpa”.

Inwestor w przedmiotowym wniosku wskazał na ważny interes społeczny związany z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, uzasadniając koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 uouioś, czyli decyzji o pozwoleniu na budowę i o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 uouioś. 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. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 424 ze zm.), jednostki budżetowe 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

Szymon Kosmalski

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś

Otrzymują:

1. Pan Janusz Rózkowski, TRANSPROJEKT GDAŃSKI Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańsk
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. Tadeusza Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz

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