



Bydgoszcz, dnia 08 czerwca 2018 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

WOO.4207.102.2017.ADS.27

DECYZJA Nr 69/2018

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 23 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1 i ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 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 6 czerwca 2017 r. (wpływ: 9.06.2017 r.), uzupełnionego w dniu 26 czerwca 2017 r., Gminy Miasto Włocławek, w imieniu której wystąpił Pełnomocnik – Pan Mariusz Andler z „MBZ Andler, Tomczak” sp.j. z siedzibą we Włocławku oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

- I. ustalam środowiskowe uwarunkowania dla wariantu preferowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Al. Jana Pawła II we Włocławku w kategorii drogi wojewódzkiej, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku i raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez Przedsiębiorstwo Usługowe EPRO z siedzibą w Toruniu, w listopadzie 2017 r. wraz z uzupełnieniami,

II. określę następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja polega na rozbudowie istniejącej drogi Al. Jana Pawła II we Włocławku, na długości około 4,8 km, do drogi klasy G.

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:

- 1) Na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecze budowy wraz z bazą sprzętu maszyn, materiałów budowlanych itp., zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych i sanitarnych oraz odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
- 2) Zaplecze budowy lokalizować poza obszarami chronionymi przed hałasem oraz leśnymi, w odległości minimalnej ok. 100 m od zbiorników wód, na specjalnie wyznaczonych miejscach, o utwardzonej powierzchni, poza obszarem leśnym, a także będącym w zasięgu strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Krzywe Błota”.
- 3) Miejsce budowy zabezpieczyć w mobilne kabiny sanitarne, a powstałe tam ścieki socjalno – bytowe należy przekazywać zewnętrznej firmie, która zajmuje się utylizacją ścieków.
- 4) Tankowanie i naprawy sprzętu prowadzić poza terenem placu budowy.
- 5) Kontrolować stan techniczny pojazdów, sprzętów i maszyn pod względem ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
- 6) Prowadzić prace realizacyjne jedynie w terenie inwestycji.
- 7) Zapewnić nadzór przyrodniczy w czasie realizacji zamierzenia, do którego zadań należy w szczególności kontrola: obecności gatunków chronionych w zasięgu prac i ich przemieszczanie w inne, odpowiednie siedliska, ocena prawidłowości wykonania działań zabezpieczających i minimalizujących i ewentualne wskazanie dodatkowych rozwiązań w tym zakresie:
 - a) kontrola sposobu wykonania oraz stanu wygradzeń dla płazów,
 - b) nadzór nad wycinką zadrzewień (w przypadku jej prowadzenia w okresie lęgowym ptaków),
 - c) kontrola sposobu wykonania prac na odcinku istotnym dla migracji zwierząt

- (między skrzyżowaniem okrężnym z drogą krajową nr 62, a wylotem z ul. Skrajnej),
- d) kontrola obiektu mostowego na rzece Lubieńce, stanowiącego potencjalne siedlisko nietoperzy pod kątem obecności gatunków chronionych (niezależnie od terminu prowadzenia prac),
 - e) określenie ewentualnych dodatkowych, koniecznych do wdrożenia działań minimalizujących lub zabezpieczających.
- 8) 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 (typu betonowanie).
 - 9) Wykonywanie wykopów ziemnych realizować ze szczególną ostrożnością, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej, zaś materiały wykorzystane do budowy nie mogą wchodzić w reakcje, które powodowałyby zanieczyszczenia wód podziemnych.
 - 10) Odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia i użytkowania obiektu gromadzić selektywnie i zagospodarowywać w wyznaczonych miejscach, w sposób nie zagrażający środowisku, a następnie przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
 - 11) Substancje niebezpieczne mogące powodować zanieczyszczenia gleb i wód, magazynować w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych (pojemniki odporne na działanie substancji w nich magazynowanych).
 - 12) Magazynowane odpady sukcesywnie wywozić z terenu inwestycji, w miarę postępu robót.
 - 13) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. Materiały o niskiej wilgotności zraszać, dla ograniczenia pylenia podczas przesypu.
 - 14) W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), teren budowy zraszać wodą.
 - 15) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

- 16) Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
- 17) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia.
- 18) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie wycinki w powyższym terminie jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę ornitologa braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych oraz poinformowania właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska o planowanych działaniach w powyższym zakresie. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 19) Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów niepodlegających wycinke, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając je przed:
 - a) uszkodzeniami mechanicznymi pni, np. poprzez odeskowanie pni drzew do wysokości pracy maszyn (min. 1,5 m) oraz podwiązywanie gałęzi kolidujących,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

- 20) W okresie realizacji i funkcjonowania inwestycji zastosować tymczasowe wygradzenia dla płazów w rejonie prac na odcinku o długości min. 100 m w obie strony od rzeki Lubieńki (po obu stronach drogi). Wygradzenia powinny zostać wykonane z materiału litego (np. prefabrykatów polimerowych), o wysokości nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu oraz osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm, z przewieszką o długości 5-10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od drogi. Zakończenia wygradzeń wykonać w formie litery U, celem wymuszenia zmiany kierunku przemieszczania się zwierząt (zawracania migrujących osobników, w celu uniknięcia „obejścia” wygradzenia). Wygradzenia wykonać pod nadzorem specjalisty przyrodnika - herpetologa, poza okresem migracji płazów, a ich montaż poprzedzić odłowieniem płazów z rejonu (odgradzanej drogi). W okresie funkcjonowania stan wygradzeń powinien być kontrolowany w ramach działań nadzoru przyrodniczego. Po zakończeniu prac wygradzenia usunąć, a teren uprzątnąć.
- 21) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów, dokonać kontroli obecności zwierząt w wykopach oraz w obrębie drogi. W przypadku ich stwierdzenia, poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku. Ww. czynności prowadzić powinien nadzór przyrodniczy i/lub pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 22) Spływ generowanych wód opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni drogi, skierować zgodnie z ukształtowaniem terenu, poprzez wpusty uliczne do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, a na odcinkach niezabudowanych do rowów trawiastych.
- 23) W celu zapobiegnięcia infiltracji zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych, właściwie eksploatować urządzenia służące do odprowadzania wód opadowych, tj. na bieżąco usuwać zanieczyszczenia z wpustów ulicznych osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:
- 1) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, takich jak SMA11, na całym odcinku objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia.
 - 2) Na odcinku między skrzyżowaniem okrężnym z drogą krajową nr 62, a wylotem z ul. Skrajnej, wprowadzić ograniczenie prędkości do 50 km/h oraz oznaczyć, po obu stronach drogi, znakami drogowymi ostrzegającymi przed możliwością kolizji ze zwierzętami (np. znak ostrzegawczy A-18b „dzikie zwierzęta”), a ww. odcinek drogi pozostawić bez wyгородzenia, celem zapewnienia możliwości swobodnego przekraczania drogi przez zwierzęta.
 - 3) W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych, wykonać je w sposób zapewniający minimalizację śmiertelności ptaków w wyniku możliwych kolizji, np.:
 - a. zastosowanie pionowych pasów (czarnych lub białych) o szerokości min. 2 cm, w odległości do 10 cm od siebie. Dopuszcza się stosowanie pasów złożonych z kropek,
 - b. zastosowanie poziomych pasów (czarnych) o szerokości min. 2 mm, w odległości do 28 mm od siebie,
 - c. zastosowanie wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywającego powierzchnię ekranu,
 - d. zastosowanie foli samoprzylepnej typu One Way Vision na całej powierzchni ekranu, celem wytworzenia efektu lustra weneckiego.
 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. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej w zakresie nasadzeń zastępczych drzew (opartych w szczególności o gatunki rodzime), w ilości dostosowanej do skali prowadzonej wycinki (tj. min. 86 szt. drzew). Uwzględnić warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych gatunków.

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. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

VIII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie 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 co najmniej w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako T41, T45, T49, T55, T59, P82, P97, P107. Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowych ulic 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 2018 r. poz. 799 ze zm.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony

Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej, a także wpływu realizacji przedsięwzięcia na poprawę klimatu akustycznego analizowanej części Włocławka.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 6 czerwca 2017 r. (wpływ: 9 czerwca 2017 r.), uzupełnionym w dniu 26 czerwca 2017 r., Gmina Miasto Włocławek, który reprezentuje Pełnomocnik – Mariusz Andler z „MBZ Andler, Tomczak” sp.j. z siedzibą we Włocławku, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie Al. Jana Pawła II we Włocławku w kategorii drogi wojewódzkiej, 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.

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

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”.

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

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy 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 1078/2017).

Po weryfikacji wniosku i jego uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 4 lipca 2017 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 78 ust. 1 pkt 2 uouioś, tut. Organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (pismo znak: WOO.4207.102.2017.ADS.2).

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 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku, znak: WOO.4207.102.2017.ADS.3, zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Włocławek, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku, pismem z dnia 20 lipca 2017 r., znak: N.NZ-42-05-91/17 l.dz. 5209 (wpływ: 24 lipca 2017 r.), wyraził opinię, że dla omawianego zadania nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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 1 sierpnia 2017 r., wydał

postanowienie znak: WOO.4207.102.2017.ADS.5, nakładające obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie znak: WOO.4207.102.2017.ADS.6.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Włocławek, 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 1251/2017).

Przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne dnia 31 sierpnia 2017 r., dlatego zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, w dniu 26 września 2017 r., postanowieniem znak: WOO.4207.102.2017.ADS.8, 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.4207.102.2017.ADS.9, 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 Włocławek, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Pełnomocnik Inwestora, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 8 grudnia 2017 r., przedłożył trzy egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko. Załączniki określone w art. 74 ust. 1a uouioś, tj. wypisy z rejestru gruntu i kopia mapy ewidencyjnej, zostały doręczone w dniu 10 stycznia 2018 r.

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 2080/2017).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 16 stycznia 2018 r., postanowieniem znak: WOO.4207.102.2017.ADS.12, podjął zawieszone postępowanie, a także pismami znaki kolejno: WOO.4207.102.2017.ADS.13 i WOO.4207.102.2017.ADS.14, zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku oraz Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, z prośbą o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 i 4 uouioś.

Strony postępowania zostały powiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, poprzez obwieszczenie znak: WOO.4207.102.2017.ADS.15, 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 Włocławek, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Po weryfikacji dokumentacji organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 9 lutego 2017 r., znak: WOO.4207.102.2017.ADS.17, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie gospodarki odpadami, ochrony klimatu akustycznego i powietrza, a także ochrony przyrody.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku, pismem z dnia 15 lutego 2018 r. (wpływ: 20 lutego 2018 r.), znak: N.NZ-42-05-08/18, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, zgłaszając następujące warunki realizacji oraz eksploatacji:

1. Inwestycję należy projektować i budować zapewniając spełnienie wymagań dotyczących poszanowania występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich.
2. Zapewnić ochronę przed uciążliwościami powodowanymi przez zanieczyszczenia powietrza, hałas i wibrację, poprzez zastosowanie przy realizacji nowoczesnych urządzeń.
3. Wykonywanie wykopów ziemnych musi odbywać się ze szczególną ostrożnością, aby uniemożliwić penetrację zanieczyszczonych wód opadowych do warstwy wodonośnej, zaś materiały wykorzystane do budowy nie mogą wchodzić w reakcje, które powodowałyby zanieczyszczenia wód podziemnych.
4. Odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia i użytkowania obiektu gromadzić selektywnie i zagospodarowywać w wyznaczonych miejscach, w sposób nie zagrażający środowisku, a następnie przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia.
5. Zaplecze budowy należy zlokalizować na terenie posiadającym uszczelnioną nawierzchnię, wyposażoną w sorbenty i oddalonym od terenów chronionych akustycznie.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie, w dniu 2 lutego 2018 r., przekazał sprawę według właściwości do Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, który w postanowieniu z dnia 26 lutego 2018 r., znak: WA.ZZO.7.436.3.2018.JB, uzgodnił realizację przedsięwzięcia, określając następujące warunki:

1. Maszyny i urządzenia powinny być parkowane na postojach długotrwałych, w odległości nie mniejszej niż 100 m od zbiorników wód, na specjalnie wyznaczonych miejscach, o utwardzonej powierzchni, poza obszarem leśnym, będącym w zasięgu strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Krzywe Błota”.
2. Miejsce budowy należy zabezpieczyć w mobilne kabiny sanitarne, a powstałe tam ścieki socjalno – bytowe należy przekazywać zewnętrznej firmie, która zajmuje się utylizacją ścieków.
3. Substancje niebezpieczne mogące powodować zanieczyszczenia gleb i wód, magazynować w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio przygotowanych (pojemniki odporne na działanie substancji w nich magazynowanych).
4. Tankowanie i naprawy sprzętu prowadzić poza terenem placu budowy.
5. Należy kontrolować stan techniczny pojazdów, sprzętów i maszyn pod względem ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
6. Prowadzić prace realizacyjne jedynie w terenie inwestycji.
7. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni przedmiotowej inwestycji należy odprowadzić z powierzchni drogi do szczelnej kanalizacji deszczowej, włączonej do kanalizacji miejskiej. Wody opadowe z końcowego odcinka drogi odprowadzić do istniejących rowów drogowych obsianych trawą, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 1800).
8. W celu zapobiegnięcia infiltracji zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych należy właściwie eksploatować urządzenia służące do odprowadzania wód opadowych, polegające na bieżącym usuwaniu zanieczyszczeń z wpustów ulicznych osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej.

W wyniku analizy ww. warunków, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zmodyfikował te, które z uwagi na podanie nieprecyzyjnego sformułowania

„odpowiednia, bezpieczna odległość”, prowadziły do uzyskania niemierzalnej wartości i stanowiły ryzyko dowolnej interpretacji. Ponadto zrezygnowano z nałożenia warunków zawierających wytyczne, do których Inwestor jest zobowiązany innymi przepisami prawa, a zatem w przypadku zmiany przepisów może doprowadzić do zobligowania wnioskodawcy do działania wbrew prawu.

W wyniku analizy ww. warunków, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, że część z nich, z uwagi na podanie nieprecyzyjnego sformułowania „odpowiednia, bezpieczna odległość”, prowadzi do uzyskania niemierzalnej wartości i stanowi ryzyko dowolnej interpretacji, zatem zmodyfikowano treść.

Ponadto niektóre warunki zawierają wytyczne, do których Inwestor jest zobowiązany innymi przepisami prawa, a zatem w przypadku zmiany przepisów może doprowadzić do zobligowania wnioskodawcy do działania wbrew prawu. Takie warunki pominięto.

W dniu 5 marca 2018 r., Pełnomocnik Inwestora złożył stosowne wyjaśnienia do raportu (pismo z dnia 28 lutego 2018 r.).

Ponieważ zagadnienia zawarte w uzupełnieniu do raportu nie wносиły nowych okoliczności w sprawie, a stanowiły jedynie uszczegółowienie przedstawianych już informacji, nie stwierdzono wystąpienia przesłanek do ponownego wystąpienia z wnioskiem o uzgodnienie uwarunkowań do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku oraz Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

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.4207.102.2017.ADS.19, poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 21 marca – 23 kwietnia 2018 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

- a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 20 marca do 8 maja 2018 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
- b) Urzędu Miasta Włocławek, w dniach od 21 marca – 24 kwietnia 2018 r.

W trakcie udziału społeczeństwa nie wpłynęły uwagi i wnioski od zainteresowanego społeczeństwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 11 maja 2018 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 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 Włocławek, 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 Al. Jana Pawła II we Włocławku, na odcinku o długości ok. 4,8 km do kategorii drogi wojewódzkiej. Projekt ma za zadanie przyczynić się do usprawnienia funkcjonowania infrastruktury komunikacyjnej.

Zadanie znajduje się na obszarze osiedla Michelin w południowo - zachodniej części Włocławka i polega na rozbudowie istniejącej tam drogi powiatowej do klasy drogi wojewódzkiej.

Większość inwestycji będzie realizowana w istniejącym pasie drogowym. Podział działek dotyczy jedynie obszaru przejścia dla pieszych. Zgodnie z uzupełnieniem raportu (data wpływu: 05.03.2018 r.), w związku z realizacją zamierzenia poszerzenie jezdni wystąpi tylko przy skrzyżowaniach, o jeden pas na wlotach Al. Jana Pawła II, z uwagi na wydzielenie relacji dla pojazdów skręcających.

Aleja Jana Pawła II we Włocławku (obecnie to droga powiatowa nr 2909C wykorzystywana jako droga publiczna), stanowi główną oś komunikacyjną osiedla Michelin. Rozpoczyna ona swój bieg od granicy miasta Włocławek i biegnie do skrzyżowania ulic: Szosa Brzeska – Kruszyńska - Kaliska – Fredry (skrzyżowanie z ruchem okrężnym). Aleja obsługuje przede wszystkim ruch lokalny i stanowi dojazd do prywatnych posesji i nieruchomości. Nie odbywa się po niej ruch tranzytowy.

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

Wariant zerowy (niepodejmowanie inwestycji), skutkować będzie dalszym pogarszaniem się warunków bezpieczeństwa i komfortu użytkowania istniejącego układu drogowego, pogłębiającą degradacją nawierzchni oraz wzrostem emisji substancji zanieczyszczających, czy negatywnie oddziałujących na środowisko i ludzi.

Wariant I przewiduje rozbudowę drogi Al. Jana Pawła II do drogi klasy G, głównie poprzez dobudowę pasów dla skręcających. Zastosowane w tym wariantcie rozwiązania mają poprawić warunki życia mieszkańców związane z uciążliwością hałasu komunikacyjnego

oraz utrudnieniami w dojeździe do posesji. W ramach wariantu pierwszego przewiduje się wykonanie zjazdu do drogi biegnącej bezpośrednio wzdłuż zlokalizowanych na tym terenie posesji tak aby ułatwić mieszkańcom dojazdu do posesji. Wariant ten został wybrany do realizacji.

Wariant II przewidywał wykonanie drogi po nowym przebiegu, otaczającym teren osiedla mieszkaniowego Michelin. Rozwiązanie to wiązałoby się jednak ze znaczną wycinką drzew i związaną z nią zmianą krajobrazu. Wariant ten jest ekonomicznie nieuzasadniony i wiąże się ze znaczną ingerencją w ekosystem leśny, dlatego też został odrzucony i nie był dalej rozpatrywany.

Teren przedmiotowej inwestycji obejmuje fragment tarasu niezalewowego Wisły. Powierzchnia dokumentowanego terenu układa się w przedziale rzędnych 65,1-67,8 m n.p.m. W całym rozpoznanym profilu pionowym podłoża zalegają utwory czwartorzędowe (plejstocen, holocen). Zasadniczy kompleks gruntowy w podłożu Al. Jana Pawła II, poniżej nasypu drogowego stanowią grunty niespoiste, wśród których przeważają piaski pylaste, drobne i średnie. Grunty te charakteryzują się dobrymi warunkami geotechnicznymi. W podłożu dróg dojazdowych zlokalizowano luźne piaski drobne. Na terenie przedmiotowej inwestycji, odnotowano występowanie poziomu wodonośnego (wody gruntowe) jedynie w otworach nr 16 i 23. Poziom wód gruntowych związany jest z rzecznyymi piaskami. Wody gruntowe posiadają zwierciadło o charakterze swobodnym, które stabilizowało się na głębokości 3,0-2,6 m p.p.t., tj. na rzędnej 62,1 m n.p.m. W pozostałych otworach do głębokości 3,0 m nie osiągnięto poziomu wód podziemnych.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200047, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych 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) PLRW20002127911 - Wisła od wypływu ze Zb. Włocławek do granicy Regionu Wodnego Środkowej Wisły, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej 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) PLRW20002027889 - Lubienka od Rakutowki do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej 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) PLRW2000202789 - Zgłowiączka od Lubienki do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej 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.

Oddziaływanie inwestycji na wody powierzchniowe i podziemne będzie niewielkie, i krótkotrwałe, występujące głównie na etapie budowy.

Inwestor przewiduje, że zaplecze budowy dla przedmiotowego przedsięwzięcia może być zlokalizowane w ciągu Al. Jana Pawła, w pobliżu ulicy Deszczowej. Teren ten jest częściowo utwardzony i znajduje się w oddaleniu do zabudowy mieszkaniowej oraz cieków wodnych. Zaplecze budowy będzie funkcjonowało jedynie w porze dziennej.

Dla zapobieżenia znacząco negatywnego wpływu inwestycji na cele środowiskowe ustanowione dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, na etapie budowy przewidziano następujące zabezpieczenia:

- a. brak poboru wód powierzchniowych i podziemnych na cele realizacji inwestycji,
- b. realizacja prac jedynie w terenie inwestycji,
- c. maszyny i urządzenia będą parkowane na postoje długotrwałe, w odległości minimalnej ok. 100 m od zbiorników wód, na specjalnie wyznaczonych miejscach, o utwardzonej powierzchni, poza obszarem leśnym będącym w zasięgu strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Krzywe Błota”,
- d. na terenie inwestycji nie przewiduje się magazynowania substancji niebezpiecznych, mogących spowodować zanieczyszczenia gleb i wód,
- e. nie przewiduje się tankowania, ani wykonywania napraw sprzętu na terenie placu budowy.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w zasięgu strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Krzywe Błota” na odcinku od Ronda Falbanka do początku terenu zabudowanego osiedla Michelin. W ramach zadania planuje się m.in. wykonanie na tym odcinku rowów drogowych, które uregulują spływ powierzchniowy i zapewnią właściwy odbiór wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi.

Spływ generowanych wód opadowych i roztopowych pochodzących z jezdni drogi będzie następował zgodnie z ukształtowaniem terenu, poprzez wpusty uliczne do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, a na odcinkach niezabudowanych do rowów trawiastych.

Podstawowym rozwiązaniem mającym na celu ochronę wód podziemnych będzie wykonanie i właściwa eksploatacja urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych, spływających z pasa drogowego do sieci miejskiej kanalizacji deszczowej. Właściwa eksploatacja urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych polegać będzie przede wszystkim na bieżącym usuwaniu zanieczyszczeń z wpustów ulicznych osadników dla zachowania ich drożności i umożliwienia sprawnego spływu do miejskiej kanalizacji deszczowej. Zapobiegnie to infiltracji zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych. Rowy przydrożne zostaną obsiane trawą w celu ograniczenia spływu wód powierzchniowych do gruntu i procesu infiltracji.

Reasumując, rozpatrywane przedsięwzięcie w okresie realizacji i eksploatacji nie będzie oddziaływać negatywnie na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych, z uwagi na zachowanie reżimu budowlanego oraz uregulowaną gospodarkę wodami opadowymi i roztopowymi.

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

Inwestycja rozpoczyna się na granicy miasta Włocławek i biegnie wzdłuż Al. Jana Pawła II, aż do ronda Falbanka, do którego dobiegają również ulice Kruszyńska, Fredry oraz Kaliska. Po wschodniej stronie inwestycji początkowo brak jest terenów chronionych akustycznie. Od ok. 0+100 km, aż do terenów leśnych, znajdujących się przy 3+050 km, położone są tereny mieszkaniowo-usługowe, w których nieopodal ronda przy ulicy Letniej, znajduje się około 100 metrowy pas terenów usługowych. Po zachodniej stronie Al. Jana Pawła II, od granicy miasta do ul. Zachodniej oraz od ulicy Harcerskiej do ulicy Wiewiórczej położone są tereny mieszkaniowo-usługowe. Między tymi terenami znajdują się zabudowania mieszkaniowe jednorodzinne. Dalej, za ulicą Wiewiórczą położone są kolejne tereny zabudowy jednorodzinnej, które kończą się przy ulicy Mielęcińskiej. Następnie pomiędzy ulicami Mielęcińską a Baśniową, po zachodniej stronie inwestycji oraz dalej, za terenem usługowym, od ulicy Smocza, do terenów leśnych przy 3+050 km położone są tereny mieszkaniowo-usługowe. Tereny leśny wzdłuż Al. Jana Pawła II biegną prawie do ronda Falbanka, gdzie kończy się inwestycja. Od strony zachodniej ronda, pomiędzy ulicami Kruszyńska i Fredry znajdują się tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, a po stronie północnej ronda, za ulicą Fredry położona jest zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna.

Zgodnie z kwalifikacją akustyczną dokonaną przez Urząd Miasta Włocławek z dnia 27 października 2017 r., w rejonie inwestycji znajdują się następujące tereny wymagające ochrony akustycznej:

1. tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla której wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - $L_{Aeq} = 61 \text{ dB(A)}$ w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
 - $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna);
2. tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny mieszkaniowo-usługowe, dla których wartości dopuszczalne poziomów hałasu wynoszą:
 - $L_{Aeq} = 65 \text{ dB(A)}$ w godz. 6.00 - 22.00 (pora dzienna);
 - $L_{Aeq} = 56 \text{ dB(A)}$ w godz. 22.00 - 6.00 (pora nocna).

W okresie budowy będzie miał miejsce wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, związany z emisją spalin i pyłu z pracującego sprzętu na placu budowy oraz środków transportu, a także z emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstwy bitumicznej. Maszyny wykorzystywane do prac ziemnych, rozbiórki jezdni oraz budowy nowej nawierzchni, będą pracowały na danym odcinku okresowo przez kilka tygodni

i sukcesywnie zostaną przesunięte na kolejny odcinek. Wystąpi również nieorganizowana emisja pyłów, w czasie prowadzenia prac ziemnych. Jej wielkość będzie miała bardzo ograniczony zasięg, uzależniony od warunków meteorologicznych – przy dużej wilgotności powietrza będzie praktycznie pomijalna poza terenem inwestycji. W celu ograniczenia wymienionych uciążliwości materiały pylaste oraz masy będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę. Oddziaływania na stan powietrza atmosferycznego na etapie realizacji będą ograniczone do terenu budowy. Będą to oddziaływania chwilowe i odwracalne.

Na etapie budowy w zakresie hałasu wystąpią uciążliwości związane z pracami maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas przebudowy drogi. Przewiduje się między innymi zastosowanie: ładowarki, frezarki, walca drogowego, młotów pneumatycznych. Ponadto,

na terenie budowy będzie poruszać się transport ciężarowy dowożący materiały budowlane.

W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznych planuje się prowadzenie prac realizacyjnych wyłącznie w porze dnia. Ponadto, zaplecze budowy nie zostanie zlokalizowane w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Zdecydowano, że optymalną lokalizacją będzie usytuowanie zaplecza w ciągu Alei Jana Pawła II w pobliżu ulicy Deszczowej. Oddziaływania związane z fazą budowy będą krótkotrwałe i przemijające.

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 betoniarские, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, należy:

- a) zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie;
- b) przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny;
- c) 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;

- d) zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
- e) stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- f) transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano – drogowego.

W przypadku każdej drogi duże znaczenie dla przenoszenia energii wibroakustycznej ma właściwe ułożenie podbudowy i zapewnienie dylatacji pomiędzy warstwami drogi oraz przyległymi budynkami.

Dla rozpatrywanej inwestycji brak jest budynków położonych bezpośrednio przy drodze, a wysokie budynki znajdujące się wyłącznie przy ulicy Fredry, za rondem Falbanka znajdują się w dużej odległości od inwestycji. Oba te czynniki wraz z prawidłowo zaprojektowaną podbudową drogi oraz nową, gładką nawierzchnią eliminują w stopniu wystarczającym propagację energii wibroakustycznej.

Zgodnie z uzupełnieniem raportu (data wpływu 05.03.2018 r.) nie ma potrzeby przeprowadzenia inwentaryzacji istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją. Roboty będą prowadzone w gruntach niespoistych, które rozpraszają drgania. Dodatkowo prowadzone roboty nie będą związane z wbijaniem ścianek szczelnych ani wykonywaniem innych prac mogących generować emisję energii wibroakustycznej do środowiska. Również na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnych wpływów, gdyż na drodze tej nie będzie odbywał się ruch pojazdów ciężkich z dużymi prędkościami.

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

Na etapie eksploatacji inwestycji będzie mieć miejsce emisja hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza. Analizy w tym zakresie zostały wykonane na podstawie prognoz

natężeń ruchu, opracowanych przez MBZ Adler, Tomczak sp. j. dla roku 2018 i 2028. Prędkości ruchu pojazdów przyjęto zgodnie z obowiązującymi przepisami tj. 50 km/h w dzień i 60 km/h w nocy w początkowej części trasy oraz 50 km/h na odcinku od początku terenów leśnych do końca inwestycji. W okolicy ronda Falbanka uwzględniono zmniejszenie prędkości pojazdów do 40 km/h.

Obliczenia modelowania wykonano dla roku 2018 i 2028.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji (m.in.: tlenki azotu, dwutlenek siarki, pył PM10 i PM2,5), 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.

Na potrzeby opracowania, dla rozpatrywanej inwestycji, przeprowadzono obliczenia stężeń średniorocznych dla wybranych składników powietrza. Najbardziej znaczącym wskaźnikiem wynikającym z emisji zanieczyszczeń powodowanych transportem drogowym jest dwutlenek azotu.

Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że na etapie eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie będzie stanowiło źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowoduje przekroczeń standardów jakości środowiska.

Na etapie funkcjonowania źródłem hałasu związanym z inwestycją będzie ruch pojazdów poruszających się po Alei Jana Pawła II.

Obliczenia poziomu hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”, określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133". Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej.”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczone są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980". Analizę akustyczną wykonano przy użyciu programu SoundPLAN 7.4. Professional.

Jako dane wejściowe zostały uwzględnione dane dotyczące ruchu pojazdów (natężenie, struktura, prędkość), parametrów drogi w tym dane dotyczące ukształtowania terenu, charakterystyka otoczenia (istniejące budynki, zagospodarowanie terenu).

W analizie akustycznej została uwzględniona nowa geometria jezdni, tj. poszerzenie jezdni przy skrzyżowaniach.

Obliczenia wykonano w punktach obserwacji oraz w siatce obliczeniowej. Punkty obserwacji zlokalizowano przy budynkach mieszkalnych w świetle okien każdej z kondygnacji budynku oraz na granicy terenów chronionych akustycznie na wysokości 1,5 m. Obliczenia w siatce obliczeniowej wykonano na wysokości 4 metrów.

Obliczenia dla roku prognozy 2018 bez zastosowania zabezpieczeń antyhałasowych wykazały przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w 26 punktach obserwacji (9 punktów przy budynkach mieszkalnych, 17 punktów na granicy terenów chronionych akustycznie) oraz na mapach zasięgów oddziaływań.

W ramach ograniczenia przekroczeń w analizie zaproponowano zastosowanie w projekcie tzw. „cichych nawierzchni” obniżających poziom emisji hałasu o min. 3 dB. W przeprowadzonych ponownych obliczeniach dla roku 2018 wyniki nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w punktach obserwacji. Otrzymane mapy zasięgów oddziaływań pokazały również, iż standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu zostaną dotrzymane na całym obszarze wszystkich terenów chronionych akustycznie znajdujących się niedaleko inwestycji.

W analizie przeprowadzono również obliczenia dla prognoz ruchu na rok 2028 z wprowadzonymi zabezpieczeniami antyhałasowymi (ciche nawierzchnie o skuteczności 3 dB). W uzyskanych wynikach otrzymano przekroczenia wartości dopuszczalnych w punktach obserwacji maksymalnie do 1,9 dB w dzień i 2,2 dB w nocy.

Ze względu na odległy horyzont czasowy prognozy natężeń ruchu przyjętych do analiz, decyzja o wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń antyhałasowych zostanie podjęta po wykonaniu analizy porealizacyjnej, na podstawie rzeczywistych wartości natężenia ruchu o jego strukturze.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała 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, 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. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako T41, T45, T49, T55, T59, P82, P97, P107. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowych ulic oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.).

Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej. Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Inwestycja wiąże się z wycinką zadrzewień, przy czym zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości 1:1, złożonych z gatunków rodzimych. W obrębie zadrzewień przeznaczonych do usunięcia nie stwierdzono siedlisk gatunków chronionych, w tym miejsc gniazdowania ptaków, jednocześnie uwzględniając okres lęgowy ptaków przy wykonaniu wycinki.

W KIP przewidziano również działania zabezpieczające rosnące zadrzewienia przed uszkodzeniem w czasie prowadzonych prac, co uwzględniono, podając przykładowe rozwiązania w omawianym zakresie.

Jednocześnie w rejonie inwestycji potwierdzono możliwe występowanie gatunków zwierząt:

- a) średnich i dużych, dla których przewidziano na odcinku mającym potencjalnie istotne znaczenie dla ich migracji, tj. między skrzyżowaniem okrężnym z drogą krajową nr 62, a wylotem ul. Skrajnej wprowadzenie ograniczenia prędkości do 50 km/h, zastosowanie

oznakowania ostrzegawczego oraz wykluczenie stosowania wygradzeń drogi, celem zapewnienia możliwości swobodnego przekraczania jej przez zwierzęta,

- b) małych (w tym drobnych ssaków, płazów, gadów), dla których przewidziano m.in. wprowadzenie nadzoru przyrodniczego oraz zastosowanie wygradzeń tymczasowych. Na podstawie przedłożonej dokumentacji oraz uwzględniając dobre praktyki (w szczególności Kurek R. T., Rybacki M., Sołtysiak M., 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki) określono sposób wykonania ww. wygradzeń tymczasowych. Ponadto, wskazano również konieczność kontroli wykopów pod kątem obecności w nich drobnych zwierząt.

Z uwagi na przebieg inwestycji częściowo w terenie leśnym wskazano na wymóg lokalizacji zaplecza budowy poza lasami.

Na podstawie przedstawionej w raporcie ekspertyzy przyrodniczej wskazano również konieczność kontroli obiektu mostowego na rz. Lubieńce, który stanowi potencjalne siedlisko nietoperzy (w czasie prac terenowych nie potwierdzono obecności nietoperzy). Prace w obrębie ww. obiektu należy poprzedzić kontrolą przez specjalistę przyrodnika - chiropterologa, który zweryfikuje obecność zwierząt (nietoperzy) oraz określi konieczne do podjęcia działania, przy czym z uwagi na biologię nietoperzy preferować należy działania związane z ingerencją w ich siedliska poza okresem rozrodu oraz zimowania tych zwierząt.

W ramach inwestycji konieczne może być wykonanie ekranów akustycznych, dla których przewidziano zastosowanie zabezpieczeń przed kolizjami ptaków z ekranami, zgodnie z dobrymi praktykami w tym zakresie, określonymi np. w publikacji Zbyryt A. 2012 „Poradnik ochrony ptaków przed kolizjami z przezroczystymi ekranami akustycznymi oraz oknami budynków”. Powyższe uwzględniono, wskazując jednocześnie przykładowe rozwiązania w tym zakresie.

Zamierzenie wiąże się ze zniszczeniem siedlisk gatunków chronionych - kocanek piaskowych (zniszczenie siedliska oraz kilku - kilkadziesiąt osobników) oraz ślimaka winniczka (zniszczenie siedliska, przewidziano przemieszczanie osobników), przy czym ingerencja ta, z uwagi na stan populacji ww. gatunków, skalę naruszenia oraz powszechność potencjalnie dogodnych siedlisk w regionie nie stanowi zagrożenia dla zachowania omawianych gatunków chronionych.

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

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

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

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

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

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. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,

3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

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

W wyniku przeprowadzonej przebudowy inwestycja nie będzie miała wpływu na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Wspomniane zmiany nie powinny wystąpić w wyniku realizacji inwestycji, polegającej jedynie na odnowieniu nawierzchni drogowej istniejącej jezdni. Przedsięwzięcie będzie związane z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, głównie dwutlenku węgla, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. W dokumentacji suma emisji gazów cieplarnianych została wyliczona za pomocą potencjału tworzenia efektu cieplarnianego (GWP). Parametr ten jest względnym miernikiem potencjalnego oddziaływania danej substancji na efekt cieplarniany. Wyniki emisji pokazują, że zadanie, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie wpłynie na zmiany klimatu. Na etapie budowy zostaną wyeliminowane „puste przebiegi”, silniki maszyn i samochodów będą wyłączane podczas przerw w pracy. Ponadto, projekt trasy przewiduje rozwiązania energooszczędne m.in. minimalizację wycinki drzew. Rozpatrując działania adaptacyjne, to nawierzchnia drogi jak i cała podbudowa zostanie wykonana z materiałów odpornych na temperatury. Właściwości mieszanki asfaltowej zależą od temperatury i w związku z tym przy doborze mieszanki oraz ocenie jej trwałości wzięto pod uwagę jej wytrzymałość na temperaturę, deformacje trwałe w wysokiej temperaturze i pękanie w niskiej temperaturze. Niweleta trasy biegnie nieco powyżej (ok. 10 cm) powierzchni terenu. Dzięki wykonaniu spadków oraz zatasowaniu odpowiednich urządzeń odbierających wody opadowe nie będą one zagrażały inwestycji w przypadku nawałnych opadów deszczu. Czynnikiem klimatycznym powodującym utrudnienia w ruchu drogowym jest mgła. Ewentualne działania adaptacyjne zapewniające bezpieczeństwo ruchu powinny koncentrować się na wprowadzeniu sygnalizacji ostrzegawczej poprawiającej bezpieczeństwo ruchu poprzez wymuszanie ograniczenia prędkości i zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków. Inwestycja zlokalizowana jest poza terenami narażonymi na zalewanie i powodzie. W rejonie przedsięwzięcia nie występują osuwiska jak również brak jest obszarów narażonych na osuwanie mas ziemnych z przyczyn geologicznych.

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 rejonie ronda Falbanka, ze względu na położenie inwestycji przy terenach leśnych, znaczne oddalenie terenów chronionych oraz małe prędkości pojazdów, w obliczeniach nie uwzględniono ulic znajdujących się poza inwestycją m.in. Kruszyńska, Fredry i Kaliska. W obliczeniach nie uwzględniono również planowanych dróg dojazdowych, gdzie natężenie ruchu jest kilkakrotnie niższe od natężenia ruchu wzdłuż przedmiotowej drogi.

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.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże 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 10 uouioś, czyli decyzji 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 zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 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 2018 r., poz. 1044 j.t.), 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
Maria Dombrowicz

Załącznik:

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

Otrzymują:

1. Pan Mariusz Andler, MBZ Andler, Tomczak sp.j., ul. Maślana 8/10, 87-800 Włocławek
 2. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego
- Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku, ul. Kilińskiego 16, 87-800 Włocławek
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie, ul. Zarzecz 13B, 03-194 Warszawa

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



Bydgoszcz, dnia 08 czerwca 2018 r.

WOO.4207.102.2017.ADS.28

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.)

- I. Przedmiotowa inwestycja dotyczy rozbudowy Al. Jana Pawła II we Włocławku, na odcinku o długości ok. 4,8 km, do kategorii drogi wojewódzkiej.
- II. W zakres inwestycji wchodzi:
1. budowa i przebudowa jezdni bitumicznej dla kategorii KR 5,
 2. budowa i przebudowa dróg dojazdowych, z kostki brukowej,
 3. budowa i przebudowa ścieżki rowerowej, o nawierzchni asfaltowej,
 4. budowa i przebudowa zjazdów,
 5. budowa odcinków sieci kanalizacji deszczowej, łączącej zamierzenie z istniejącą kanalizacją deszczową, zlokalizowaną w Al. Jana Pawła II, w zakresie nowoprojektowanych dróg dojazdowych oraz odcinków łączących sieć z istniejącymi drogami w pasie drogowym Al. Jana Pawła II, a także wymiana wpustów deszczowych i przykanalików na istniejącym kolektorze deszczowym w Al. Jana Pawła II,
 6. budowa i przebudowa oświetlenia ulicznego,
 7. przebudowa naziemnej i podziemnej infrastruktury technicznej, kolidującej z nowym układem geometrycznym.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY

Maria Dombrowicz



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

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

III. Podstawowe parametry techniczne drogi:

1. klasa drogi – G,
2. kategoria ruchu KR 5,
3. szerokość jezdni 7,0 m,
4. warstwa ścieralna SMA 8 (45/80-55) – gr. 4 cm,
5. nośność - 115 kN/oś.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz