



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 23 marca 2017 r.

WOO.4210.25.2016.ADS.14

DECYZJA Nr 10/2017



Na podstawie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit b) i ust. 6 oraz art. 84 ust. 1a i 2 oraz 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 2, w nawiązaniu do § 3 ust. 1 pkt 60 i 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 4 listopada 2016 r. (wpływ: 8 listopada 2016 r.), złożonego przez Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, który reprezentują Pełnomocnicy Pan Jacek Kurzawa i Pan Tomasz Bączyk z BBF Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu,

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wariantu 1 przedsięwzięcia polegającego na przebudowie torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej w ciągu ul. Toruńskiej w Bydgoszczy, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.
- II. Określam:
  1. 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:

- a) W czasie realizacji inwestycji prowadzić kompleksowy nadzór przyrodniczy, w zakresie wynikającym z pozostałych warunków, określonych w pkt.: b, c, g, h, i, q, niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- b) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów i urządzeń wodnych (np. studzienek, wpustów, rowów) dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta należy odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki przez zwierzę. Na czas przemieszczenia umieścić je w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku i w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia zwierzęcia. Ww. czynności prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologii.
- c) Na etapie realizacji inwestycji na odcinku od torów kolejowych na dz. ewid. nr 11 obr. 233 do końca przedsięwzięcia przy ulicy Spadzistej, w okresie 15 II – 15 XI, wzdłuż inwestycji z jej obu stron stosować tymczasowe płotki ochronne o wymiarach minimalnych: wysokość części naziemnej 40 cm, głębokość zakopania w gruncie 10 cm, odgięcie górnej krawędzi w kierunku otaczającego terenu pod kątem 45–90° tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości 5 cm lub odchylenie całego ogrodzenia od pionu pod kątem 20°. Wzdłuż ogrodzenia od strony otaczającego terenu zamontować pułapki łowne. Dokładną budowę ogrodzeń i pułapek skonsultować z przyrodnikiem – specjalistą w zakresie herpetologii. Kontrola pułapek i odłowy płazów powinny być wykonywane przez ww. specjalistę lub osoby przez niego przeszkolone. Należy ich dokonywać raz dziennie, w szczycie migracji 1–2 razy dziennie, a po zakończeniu intensywnej migracji – co 2 dni.
- d) Światła studzienek i innych urządzeń mogących być przyczyną uwięzienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygradzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń.
- e) Na etapie użytkowania inwestycji, ww. urządzenia zabezpieczyć przed tworzeniem pułapki ekologicznej, poprzez montaż pochylni umożliwiających samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz. Pochylnie wykonane powinny być z blachy perforowanej stalowej lub aluminiowej o grubości min. 1 mm, szerokości min. 10 cm, z bocznymi krawędziami odgiętymi do góry na wysokość min. 13 mm

oraz umieszczone pod kątem 70° i w taki sposób, aby obejmowały pełną wysokość studzienki.

- f) Dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań technicznych w powyższym zakresie, pod warunkiem ich skuteczności, tj. zabezpieczenia przed przedostawaniem się drobnych zwierząt lub umożliwiające samodzielne opuszczenie studzienki przez zwierzę.
- g) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia, a także po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku siedlisk (np. miejsc zimowania nietoperzy) dziko występujących zwierząt.
- h) W przypadku konieczności wycinki w okresie od 1 marca do 31 sierpnia, dopuszcza się jej przeprowadzenie po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku siedlisk gatunków dziko występujących zwierząt, w tym miejsc ich lęgów i rozrodu.
- i) Ubytki zieleni skompensować, dostosowując skalę nasadzeń do ilości usuniętego drzewostanu (1 egzemplarz nasadzony za każdy usunięty) oraz preferując rodzime gatunki drzew i krzewów. Nasadzeń dokonać w możliwej najbliższej okolicy roślinności usuwanej. Po wykonaniu nasadzeń, w ciągu 3 lat od zakończenia inwestycji, sprawdzać żywotność sadzonek, a następnie, w razie konieczności, wykonać nasadzenia uzupełniające.
- j) Drzewa znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania inwestycji podczas jej budowy oraz likwidacji zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi pni np. matami lub odeskowaniem, zaś krzewy wygrodzić. Zabezpieczyć uszkodzenia pni i konarów drzew preparatem grzybobójczym.
- k) Prace w obrębie bryły korzeniowej drzew nieprzeznaczonych do usunięcia, a narażonych na uszkodzenia, wykonywać wyłącznie sposobem ręcznym lub metodą bezwykopową (przewiertem sterowanym).
- l) Nie odcinać korzeni szkieletowych odpowiedzialnych za statykę drzewa.
- m) Niedopuszczalne jest rwanie i miażdżenie systemów korzeniowych.
- n) Odslonięte na czas budowy korzenie drzew i krzewów jak najszybciej przykryć gruntem, a jeśli to niemożliwe, zabezpieczyć je przed przesychaniem matami jutowymi.

- o) Ograniczyć zagęszczanie gruntu w pasie zieleni, spulchnić ziemię w obrębie systemów korzeniowych drzew po zakończeniu robót.
- p) Zaplecze budowy, materiały budowlane zlokalizować na terenie pozbawionym zieleni drzewiastej i krzewiastej (poza obrębem rzutu korony drzewa), poza zbiornikami, ciekami wodnymi oraz terenami podmokłymi.
- q) W ramach kompensacji przyrodniczej zawiesić na drzewach w pobliżu drzew wycinanych, na których stwierdzono występowanie dziupli stanowiących siedliska ptaków (optymalnie w promieniu do 1 km od każdego z nich) 80 skrzynek lęgowych typu A, A1 i B oraz schronów hibernacyjno-rozrodczych dla nietoperzy w proporcjach: około 50 % typ A, 25 % typ A1, 15 % typ B, 10 % skrzynek dla nietoperzy. W przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy siedlisk ptaków i ssaków niewykazanych w przedłożonej inwentaryzacji, konieczne będzie zwiększenie ilości budek w stosunku co najmniej 1 budka na 1 zniszczone siedlisko (dziuplę) ustalonego przez przyrodnika typu.
- r) Skrzynki lęgowe dla ptaków i nietoperzy odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi i zawiesić, w szczególności:
  - skrzynka lęgowa dla ptaków musi mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie jej wnętrza;
  - skrzynkę lęgową wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2 - 4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla zwierząt, a zadaszenie skrzynki drewnianej pokryć blachą lub papą.
- s) Nie rzadziej niż co 2 lata, czyścić zamontowane skrzynki oraz kontrolować ich stan techniczny i w miarę potrzeby dokonywać ich naprawy lub wymiany na nowe. Czyszczenie oraz naprawy muszą być wykonywane w sposób i w terminie zapewniającym bezpieczeństwo wykorzystującym je ptakom i nietoperzom, w tym zimującym w nich.

## UZASADNIENIE

W dniu 8 listopada 2016 r., Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, którego reprezentują Pełnomocnicy Pan Jacek Kurzawa i Pan Tomasz Bączyk z BBF Sp. z o.o., z siedzibą w Poznaniu, zwrócił się do tut. Organu, z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację ww. zamierzenia.



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 będzie m.in. na działce o nr ewid. 7 obr. 0286 Miasto Bydgoszcz, która posiada 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 z 2014 r., poz. 25) – tom 2 województwo kujawsko – pomorskie, poz. 1200.

W myśl art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla całego przedsięwzięcia, w przypadku realizacji zadania w części na terenach zamkniętych, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zamierzenie usytuowane jest w terenie, na którym obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego:

- a) „Czersko Polskie – Mokra” w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XLIII/944/13 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 26 czerwca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom., poz. 2441),
- b) „Kapuściska – Chemiczna” w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XII/113/11 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 25 maja 2011 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 175, poz. 1485),
- c) „Skrzetusko – Łużycka” w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr LXV/995/10 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 28 kwietnia 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 100, poz. 1272),
- d) „Wzgórze Wolności”, ul. Toruńska, Niziny, Kujawska w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XXXVI/585/97 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 19 marca 1997 r. (Dz. Urz. Woj. Bydg. Nr 16, poz. 84),
- e) Śródmieścia w Bydgoszczy, obejmującego obszar ograniczony ulicami: Krakowską, Jagiellońską, Alejami Kardynała Stefana Wyszyńskiego nad rzeką Brdą w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XLIII/944/13 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 26 czerwca 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 26, poz. 460),
- f) „Fordońska – Brda – Toruńska” w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XLVII/1038/13 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 30 października 2013 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom., poz. 3396),

- g) terenu stanowiącego fragment osiedla Wyżyny w Bydgoszczy, ograniczonego ulicami Ogrody, Jar Czynu Społecznego oraz skarpą południową i zabudową wielorodzinną w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XIV/442/99 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 29 września 1999 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 89, poz. 1013),
- h) terenu przy ul. Toruńskiej 274 w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr L/879/98 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 25 lutego 1998 r. (Dz. Urz. Woj. Bydg. Nr 20, poz. 80),
- i) „Brdujście – Toruńska” w Bydgoszczy, zatwierdzonym uchwałą nr XXV/479/16 Rady Miasta Bydgoszczy, z dnia 24 lutego 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom., poz. 885).

Po zapoznaniu się z kartą informacyjną ustalono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w ww. rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:

1. § 3 ust. 2 pkt 2: „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone”,
2. § 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”,
3. § 3 ust. 1 pkt 61: „linie tramwajowe, koleje napowietrzne lub podziemne, w tym metro, kolejki linowe lub linie szczególnego charakteru, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, używane głównie do przewozu pasażerów”.

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

Do wniosku dołączona została karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy, (uzupełniona wyjaśnieniami z dniami 16 i 21 grudnia 2016 r. oraz 30 stycznia 2017 r.). Jej zawartość jest zgodna z art. 62a ustawy. Kopie map

ewidencyjnych oraz wypisy z rejestru gruntów, zostały doręczone, w myśl art. 74 ust. 1b uouioś, w dniu 2 marca 2017 r. (z pismem znak: 0520/JK/BBF/2017).

Informacje o wniosku i karcie informacyjnej przedsięwzięcia zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod numerem 2277/2016.

W dniu 15 listopada 2016 r., pismami kolejno znak: WOO.4210.25.2016.ADS i WOO.4210.25.2016.ADS.2, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. zamierzenia.

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

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do inspekcji sanitarnej zamieszczono na stronie internetowej oraz 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.

Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dnia 2 grudnia 2016 r., pismo znak: N.NZ.40.B.82.2016 i wyrażała brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 5 grudnia 2016 r., Tut. Organ pismem znak: WOO.4210.25.2016.ADS.5, wezwał Pełnomocników Inwestora, do uzupełnienia i przekazania wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w zakresie klimatu akustycznego, gospodarki odpadami i ochrony przyrody. Odpowiedź na wezwanie została doręczona w dniu 16 grudnia 2016 r., jednakże przedłożone informacje w zakresie klimatu akustycznego i ochrony przyrody, generowały kolejne wątpliwości, zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 3 stycznia 2017 r., ponownie wezwał Pełnomocników Inwestora do uzupełnienia merytorycznego. Odpowiedzi zostały udzielone w dniu 30 stycznia 2017 r., z pismem znak: 0171/TB/BBF/2017.

Ponieważ uzyskane od Pełnomocników Inwestora wyjaśnienia, nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a stanowiły jedynie uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię do inspekcji sanitarnej.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 i 2 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował m.in. skalę, charakterystykę oraz usytuowanie przedsięwzięcia, wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i występowanie innych uciążliwości, oddziaływanie na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, zabytki. Wziął również pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, w wyniku czego, w dniu 15 lutego 2017 r. wydał postanowienie, znak: WOO.4210.25.2016.ADS.9, że dla omawianego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa, zawiadomił strony o zebraniu wszystkich dowodów w sprawie.

Obwieszczenie stwierdzające dokonanie niniejszej czynności administracyjnej zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bydgoszczy i Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Informacje o postanowieniu odstępującym od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 2264/2016.

W toku postępowania strony nie zgłosiły uwag i wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Podstawowym celem zadania jest poprawa stanu technicznego układu torowego i sieci trakcyjnej na ul. Toruńskiej oraz zapewnienie bezpieczeństwa uczestnikom ruchu (pieszym i rowerzystom) w tym obszarze miasta Bydgoszczy.

Łączna długość planowanego do przebudowy dwutorowego toru tramwajowego wynosi ok. 4,2 km, drogi rowerowej (łącznie z odcinkami tzw. ciągów pieszorowerowych) ok. 4,5 km, a przebudowywanej ulicy Toruńskiej (w rejonie skrzyżowań istniejących) – ok. 740 m.

W ramach zadania przewidziano:

1. Przebudowę istniejącego torowiska z odwodnieniem (2 tory tramwajowe) i siecią trakcyjną (podbudowa zawieszona) na ul. Toruńskiej wraz z dostosowaniem jego



parametrów do obecnych warunków technicznych, obsługi wielokierunkowej oraz obsługi osób niepełnosprawnych i nowego taboru.

2. Rewitalizację części przystankowej, budowę nowych peronów oraz rozszerzenie funkcji komunikacyjnej o nowe relacje dla transportu szynowego, związane z budową trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską.
3. Budowę drogi rowerowej i chodnika (lokalnie ciągu pieszo rowerowego), wzdłuż ulicy Toruńskiej od skrzyżowania z ulicą Perłową do pętli tramwajowej STOMIL.
4. Przebudowę skrzyżowań: ulicy Toruńskiej i Spornej oraz ulicy Toruńskiej i Kieleckiej, a także przebudowę skrzyżowań z innymi ulicami w związku z budową ww. chodników i drogi rowerowej.
5. Przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego dla przebudowywanego i budowanego układu drogowego, torowego oraz infrastruktury pasażerskiej.
6. Przebudowę istniejących sieci uzbrojenia terenu, w związku z przebudową skrzyżowań i budową drogi rowerowej oraz chodników.
7. Implementacje sterowania ruchem drogowym (sygnalizacja świetlna) do systemu ITS, dla wszystkich przebudowywanych skrzyżowań, z uwzględnieniem wymagań technicznych dla poszczególnych urządzeń sterowania ruchem, w tym przede wszystkim sterowników sygnalizacji świetlnej, automatyki rozjazdów tramwajowych sterowanej systemem radiowym, systemu detekcji pojazdów oraz priorytetu dla tramwajowej komunikacji publicznej.
8. Budowę parkingu typu „park&ride” oraz „park&bike” w rejonie przystanku tramwajowego Toruńska - Spadzista.

Przewiduje się przebudowę torowiska tramwajowego po śladzie istniejącym. Torowisko w ramach inwestycji ma zostać wymienione w pełnym zakresie na torowisko bezстыkowe. W ramach inwestycji planuje się zastosowanie następujących rodzajów torowiska, o:

1. nawierzchni klasycznej podsypkowej, na podkładach betonowych - na przeważającej długości inwestycji,
2. nawierzchni bezpodsypkowej, na płycie betonowej z systemem szyny w otulinie - w rejonach przejazdów rowerowych, przejść dla pieszych i skrzyżowań z drogami oraz na torze zasadniczym pętli tramwajowej Stomil.

Torowisko usytuowane na płycie betonowej z systemem szyny w otulinie stanowi rozwiązanie mocowania szyn w konstrukcji bezpodsypkowej, co zastępuje klasyczne systemy ich mocowania. Szyny mocowane są w kanałach szynowych za pomocą masy zalewowej

na bazie żywicy poliuretanowej, a ciągle podparcie szyny zapewnia przekładka podszytnowa umieszczona pod jej stopką. Takie rozwiązanie zapewnia sprężyste przenoszenie obciążeń od pojazdów szynowych i tłumienie drgań oraz hałasu wywołanych ich przejazdem.

Zadanie nie przebiega przez tereny podmokłe, czy zalewowe, nie jest położone na obszarze wybrzeży, oraz w terenach leśnych. Zadanie nie dotyczy obszarów, na których standardy jakości zostały przekroczone. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Toruniu, delegatura w Bydgoszczy (pismo z dnia 30.08.2016, znak WUZO.DB.RDZ.513585.2016.TZ.LL.), w buforze 300 m od planowanego przedsięwzięcia znajdują się 2 zabytki wpisane do rejestru zabytków województwa kujawsko – pomorskiego oraz 17 obiektów ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków. Obszar planowanej inwestycji znajduje się poza strefą A i B ochrony konserwatorskiej. Znajduje się jednak w strefie obserwacji archeologicznej, częściowo również w strefie ochrony archeologicznej wyznaczonej dla zespołu stanowisk archeologicznych, ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków. Zamierzenie usytuowane jest w sąsiedztwie rzeki Brda i około 1 km od rzeki Wisła. W bezpośrednim sąsiedztwie nie występują jeziora, znajdują się natomiast cztery niewyróżnione zbiorniki wodne, w odległości do ok. 500 m od torowiska tramwajowego w rejonie pętli tramwajowej STOMIL. Najbliższa strefa ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych znajduje się w odległości ok. 3 km od planowanej inwestycji. Z kolei w odległości ok. 5,5 km znajduje się strefa ochrony pośredniej ujęcia wód powierzchniowych.

Z uwagi na usytuowanie przedsięwzięcia w mieście Bydgoszczy, znajduje się ono w obszarze o znacznej gęstości zaludnienia. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w ciągu ulicy stanowiącej dojazd do centrum miasta. Na odcinku od Ronda Toruńskiego do skrzyżowania z ul. Rolną znajdują się głównie budynki mieszkalne i usługowe, natomiast na pozostałej części istniejący obszar charakteryzuje znaczna ilość zakładów przemysłowych oraz tereny zieleni.

Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie w centralnej i wschodniej części miasta Bydgoszczy, od skrzyżowania ulic Jana Pawła II i Toruńskiej (Rondo Toruńskie), do pętli tramwajowej „STOMIL”.

Zadanie 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.). Klasyfikacji akustycznej terenów położonych w sąsiedztwie inwestycji dokonano

na podstawie obowiązujących planów zagospodarowania oraz mapy akustycznej Bydgoszczy, z uwzględnieniem rzeczywistej funkcji terenu.

Na etapie sporządzania karty informacyjnej przedsięwzięcia, Inwestor przeanalizował możliwe do zrealizowania warianty zamierzenia. Wariantowanie w zakresie przebudowy istniejącego układu drogowo - torowego ogranicza się do nieznacznych różnic w zakresie rodzajów nawierzchni, lokalizacji infrastruktury towarzyszącej, tworzenia relacji skrętnych na skrzyżowaniach, parametrów geometrii trasy itp. W zakresie branży drogowej wariantowanie dotyczące przebudowy skrzyżowań, może odnosić się do kształtowania geometrii łuków wyokrąglających. W odniesieniu do budowy drogi rowerowej rozwiązania mogą dotyczyć nowego trasowania ścieżki, poza ustalonym dotychczas korytarzem komunikacyjnym lub na terenach jeszcze nie zagospodarowanych.

1. Wariant inwestycyjny 1 – preferowany przez Wnioskodawcę, realizowany zgodnie z zakresem przedstawionym w niniejszym postanowieniu,
2. Wariant 2 - sprowadza się głównie do zwężenia torowiska do jednego toru (stykających się iglicami rozjazdów), w rejonie przejazdu pod wiaduktem kolejowym dwutorowej linii towarowej nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, w celu zapewnienia większej przestrzeni w skrajni wiaduktu.

Do realizacji przyjęto wariant 1, ze względu na fakt, iż zapewnia on dwutorowy przejazd pod wiaduktem kolejowym, przy zachowaniu wymaganych odległości i prostym układzie torowym. Odrzucono natomiast wariant nr 2, gdyż zaproponowane w nim rozjazdy, które miały na celu zmniejszenia szerokości torowiska skutkowały:

- a) zakłócenia w ciągłości ruchu tramwajowego (koniczność przepuszczania pojazdów na mijance);
- b) zmniejszenie prędkości tramwajów;
- c) zwiększenie emisji hałasu ew. drgań;
- d) zwiększenie zużycia szyn (mniejsze łuki na dojazdach do rozjazdów);
- e) konieczność utrzymywania rozjazdów.

W fazie realizacji inwestycji nastąpi okresowy wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz emitowanego hałasu. Uciążliwości te spowodowane będą przede wszystkim pracą urządzeń o napędzie spalinowym, transportem oraz rozładunkiem materiałów budowlanych (np. koparki, środki transportu).

Drgania i wibracje będą zachodzić jedynie w trakcie wykonywanych prac, więc zanikną całkowicie po ich zakończeniu. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać

będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy o różnych właściwościach fizykomechanicznych (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Po wzmocnieniu konstrukcji drogi i zmodernizowaniu torowiska, wzrośnie płynność ruchu i nastąpi poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego. Przebudowa przyczyni się również do poprawy klimatu akustycznego i ograniczenia zapylenia w stosunku do stanu istniejącego.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu), będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00- 22.00.

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

Wszystkie odpady powstające na etapie budowy będą wstępnie segregowane i gromadzone na terenie zaplecza budowy w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem lub odzyskiem odpadów. Odpady niebezpieczne będą tymczasowo gromadzone selektywnie, w miejscu wyznaczonym i oznakowanym, w sposób niestwarzający zagrożenia dla środowiska, a następnie przekazywane do unieszkodliwiania lub odzysku specjalistycznym firmom.

Na etapie budowy woda zużywana będzie do celów technologicznych i socjalno - bytowych. Gromadzenie ścieków socjalno – bytowych, nastąpi w przenośnych toaletach ekologicznych, okresowo opróżnianych przez uprawnione firmy.

Źródłami hałasu w rejonie inwestycji jest ruch drogowy oraz tramwajowy stanowiący oddziaływania skumulowane.

Z analizy mapy akustycznej miasta Bydgoszczy wynika, że dla stanu istniejącego na terenach chronionych akustycznie przede wszystkim na odcinku trasy wzdłuż ul. Toruńskiej od ul. Cienistej do ul. Perłowej występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i w porze nocnej powodowane zarówno przez ruch tramwajowy, jak i drogowy.

Wyniki obliczeń, przeprowadzonych w ramach analizy akustycznej wykazują, że po rozbudowie i przebudowie układu torowego, hałas emitowany przez ruch tramwajowy nie będzie źródłem przekroczenia poziomów dopuszczalnych. We wszystkich punktach obliczeniowych oraz na całej powierzchni terenów chronionych akustycznie będą dotrzymane wartości dopuszczalne hałasu określone dla pory dnia i pory nocy.



Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym.

Planowana inwestycja ma charakter modernizacyjny i usytuowana jest we fragmencie istniejącego układu drogowo - tramwajowego. Zadanie nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu – niż to ma miejsce obecnie. Należy traktować je jako dostosowanie drogi do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu, poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni wpłynie na poprawę warunków aerosanitarnych i akustycznych.

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

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych, oznaczonym europejskim kodem PLRW200020292999 - Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako 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.

Wyżej wymienione obszary związane są z ryzykiem powodziowym rzeki Brdy, w szczególności na odcinku ujściowym. Istniejące zagrożenie wynika z cofki od rzeki Wisły utrudniającej odpływ wód ze zlewni Brdy przez jaz Czersko Polskie. Ponadto podnoszenie się poziomu wody i podtopienia terenów przyległych spowodowane może być przelewaniem się wód wezbraniowych od Wisły przez jaz walcowy w kierunku przeciwnym do przepływu wody w Brdzie. Ryzyko powodzi wzrasta również z uwagi na nieobwałowanie rzeki na jej całej długości.

Inwestycja m.in. zakłada budowę i przebudowę odwodnienia ulic – przebudowę lub budowę systemu kanalizacji deszczowej. Lokalnie z uwagi na brak istniejącej sieci kanalizacji deszczowej zakłada się odprowadzenie wody do istniejących odbiorników za pomocą drenaży oraz rowów otwartych.

Przebudowa nie zakłada zwiększenia ruchu na tym odcinku, a co za tym idzie nie dojdzie do zwielokrotnienia ilości ścieków odprowadzanych do rowów i kanalizacji deszczowej. Nie będzie zatem znacząco pogorszać dotychczasowych warunków biologicznych i fizykochemicznych jednolitej części wód powierzchniowych.

Z uwagi na charakter, skalę i lokalizację oraz zakładane środki zapobiegawcze, nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe oraz podziemne i stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Projektowana inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134). W odległości około 1 km od terenu przedsięwzięcia przebiega granica obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003.

W sąsiedztwie inwestycji przepływa rzeka Brda, zaś w odległości do ok. 500 m od torowiska tramwajowego znajdują się cztery zbiorniki wodne. W przedłożonej dokumentacji wskazano, że teren inwestycji nie przecina żadnych udokumentowanych korytarzy ekologicznych wykorzystywanych przez ptaki, niemniej jednak sąsiaduje on z obszarami cennymi dla ptaków takimi jak: „Brda przed Sporną”, „Brda od Spornej do toru regatowego”, „Wyspa Sporna”, które stanowią ostoję ptaków. Planowana inwestycja nie będzie bezpośrednio realizowana na ww. terenach.

Wśród drzew rosnących w niedalekiej odległości od inwestycji znajduje się 1 pomnik przyrody, dąb szypułkowy zwany również „Bydgoski Bartek” o obwodzie 679 cm. Rośnie on na nieruchomości oznaczonej w ewidencji gruntów jako działka ewidencyjna nr 1/22,

obręb 0224 Miasto Bydgoszcz, na wysokości ul. Toruńskiej 155 w Bydgoszczy. Odległość pomiędzy krawędzią ciągu pieszo rowerowego, a osią drzewa wynosi 2,0 m (1,8 m od bariery ulicznej). Projektowany ciąg nie narusza drzewa oraz jego ogrodzenia.

Obecnie teren inwestycji jest częściowo zadrzewiony. Łączna liczba drzew przeznaczonych do wycinki waha się od 1704 do 1791 sztuk w zależności od projektu przebiegu planowanej drogi rowerowej. Do wycinki wyznaczono również 842 m<sup>2</sup> i 4 m krzewów i samosiewu. Powierzchnia ta może zwiększyć się, w przypadku zmian projektowych opisanych wyżej, do 1234 m<sup>2</sup> i 4 m. Inwestor wskazał w KIP, że zachwiana równowaga biologiczna na skutek wycinki drzew i krzewów będzie zrekomensowana nowymi nasadzeniami. Ich ilość ma na celu zrekomensowanie strat w środowisku przyrodniczym. Część drzew wskazanych w inwentaryzacji zieleni stanowią ponad stuletnie lipy, jesiony i dęby o pierśnicy przekraczającej nieraz 300 cm. Zgodnie z kartą informacyjną, zakres prac w ich obrębie ograniczony będzie do działań adaptacyjnych, nie zostaną one wycięte. Ponadto podczas wizji terenowej pod kątem entomologicznym stwierdzono jedno potencjalne stanowisko owadów objętych ochroną prawną. Drzewo, w którym się ono znajduje, nie koliduje z zakresem inwestycji i nie planuje się jego wycinki.

W obrębie drzew przeznaczonych do wycinki stwierdzono 15 gniazd (określono, iż zostały zbudowane przez gołębice nieokreślonego gatunku oraz sroki *Pica pica*). Wykazano również obecność dziupli, przy czym policzono ich 68, zaś na dwóch drzewach stwierdzono, że występuje ich kilka. W związku z powyższym przyjęto, że dziupli było łącznie 80.

Na podstawie inwentaryzacji przeprowadzonej w okresie jesienno - zimowym stwierdzono, że prawdopodobnie należą one do bogatki *Parus major* oraz szpaka *Sturnus vulgaris*.

W uzupełnieniu do karty informacyjnej z dnia 27 stycznia 2017 r. zapisano, że nie kontrolowano wnętrza dziupli, ponadto badania zasiedlenia drzew prowadzono poza okresem lęgowym ptaków i rozrodu nietoperzy. W związku z powyższym nie jest możliwe pewne określenie przynależności ww. siedlisk i gniazd do konkretnych gatunków zwierząt, a także jednoznaczne określenie, które dziuple są faktycznym siedliskiem zwierząt. Stwierdzono również obecność potencjalnych siedlisk ptaków w zakrzewieniach z gatunków ściśle chronionych. Sroka jest objęta częściową ochroną gatunkową, zaś sierpówka, bogatka i szpak objęte są ochroną ścisłą na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183).

Jednocześnie grzywacz to gatunek łowny, wymieniony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 marca 2005 r. w sprawie ustalenia listy gatunków zwierząt łownych



(Dz. U. Nr 45 poz. 433), względem którego obowiązują przepisy ustawy z dnia 13 października 1995 r. Prawo łowieckie (Dz. U. z 2015 r., poz. 2168 ze zm.). Zgodnie z art. 9 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo łowieckie zakazane jest niszczenie gniazd ptasich.\

Sprawy dotyczące niszczenia roślin i grzybów oraz zabijania zwierząt nieobjętych formami ochrony przyrody reguluje wprost art. 125 ustawy o ochronie przyrody.

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

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

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

W przypadku konieczności zniszczenia miejsc lęgowych lub siedlisk muszą one zostać odtworzone w ramach kompensacji przyrodniczej, o której mowa w art. 3 pkt. 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519 j.t.). Zgodnie z § 10 pkt 4 lit. g ww. rozporządzenia w stosunku do gatunków zwierząt objętych ochroną ścisłą oraz częściową, stosuje się następujące sposoby ochrony: budowa sztucznych miejsc lęgowych, miejsc rozrodu. Jednocześnie zgodnie z § 10 pkt 4 lit. h rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt ochrona gatunków dziko występujących zwierząt polega m.in. na dostosowaniu sposobów i terminów wykonywania prac budowlanych, remontowych i innych, tak aby zminimalizować ich wpływ na zwierzęta i ich siedliska.

Przystąpienie do wycinki drzew lub krzewów kolidujących z realizacją przedsięwzięcia, o której mowa w pkt II.1.g sentencji postanowienia, wymaga potwierdzenia w formie oględzin terenowych przez specjalistę przyrodnika, przeprowadzonych w ramach nadzoru inwestorskiego, braku siedlisk (np. miejsc zimowania), gatunków dziko występujących zwierząt w obrębie ww. drzew i krzewów. Oględziny powinny obejmować obligatoryjnie wykazane w dokumentacji miejsca występowania wolno żyjących (dzikich) zwierząt, wymienione w uzupełnieniu karty informacyjnej z dnia 27 stycznia 2017 r., a także



potencjalne siedliska dzikich zwierząt w obrębie usuwanych drzew i krzewów. W związku z powyższym wskazano, że konieczne jest również prowadzenie wycinki poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt. Ponadto mając na uwadze utratę siedlisk lęgowych dziuplaków (sikora, szpak), możliwe zniszczenie miejsc rozrodu i hibernacji nietoperzy oraz zasadę przezorności, wskazano na konieczność dokonania kompensacji przyrodniczej, której zakres wynikał z przedstawionych danych.

Ze względu na fakt, iż nie sprawdzano wnętrza dziupli, a jednocześnie badania prowadzone były poza okresem najwyższej wykrywalności zwierząt, co może powodować zarówno zaniżenie wyników ilości siedlisk, jak i zawyżenie, uznano, że minimalną ilością skrzynek dla ptaków i nietoperzy będzie taka, jak ilość stwierdzonych dziupli. Zaznaczono jednocześnie, że w przypadku stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy siedlisk niewykazanych w przedłożonej inwentaryzacji, konieczne będzie zwiększenie ilości budek w stosunku co najmniej 1 budka na 1 zniszczone siedlisko (dziuplę). Ponadto określono minimalne wymagania co do konstrukcji skrzynek, aby zapewnić ich trwałość i skuteczność. Jednocześnie planowane nasadzenia zastępcze w dalszej perspektywie czasowej zrekompensują utratę miejsc gniazdowania sroki i gołębi. Mając na uwadze iż populacje zarówno sroki *Pica pica*, jak i gołębi zakładających gniazda na drzewach w terenach miejskich, tj. grzywacza *Columba palumbus* oraz sierpówki *Streptopelia decaocto*, notują zgodnie z danymi Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (<http://monitoringptakow.gios.gov.pl/baza-danych>) umiarkowany wzrost, a ich liczebności (w parach) wynoszą odpowiednio 307-380 tys., 400-600 tys., 672-778 tys. nie uznano za konieczne użycie do nasadzeń drzew w wielkości umożliwiającej natychmiastowe założenie gniazd przez ww. gatunki. Są one elastyczne w doborze miejsca lęgu, a planowana inwestycja nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na ich populacje.

Zgodnie z kartą informacyjną, planowana inwestycja zlokalizowana jest w dolinie rzeki Brda, sąsiadując nią od strony północnej. Na terenie przedsięwzięcia nie znajdują się cenne siedliska stanowiące potencjalne miejsca rozrodu lub żerowania ichtiofauny.

W północnowschodnim fragmencie inwestycji oraz na terenie w bliskim sąsiedztwie rzeki, stwierdzono tereny podmokłe, na których zaobserwowano płazy, głównie żabę trawną *Rana temporaria* i moczarową *Rana arvalis*. Mając zatem na uwadze potwierdzone oraz możliwe występowanie zwierząt (w tym również drobnych ssaków oraz gadów) określono konieczność kontroli wykopów i urządzeń wodnych pod kątem obecności uwieczonych zwierząt oraz wymóg odłowienia i przemieszczenia stwierdzonych osobników w inne,

bezpieczne dla nich miejsca, wskazując jednocześnie konieczność uprzedniego przeszkolenia pracowników w zakresie zoologii. Budowa płotków tymczasowych ma na celu ograniczenie śmiertelności płazów na terenie inwestycji i w pułapkach antropogenicznych (np. wykopy) oraz umożliwienie im bezpiecznej migracji. Zostaną one rozmieszczone w pobliżu zbiorników wodnych stanowiących miejsce rozrodu płazów oraz miejsc schronienia i żerowania tych zwierząt. Ponadto wskazano na konieczność zabezpieczenia kanalizacji deszczowej na etapie funkcjonowania inwestycji przed przedostawaniem się do niej zwierząt. Z tych samych powodów niezbędne jest również zabezpieczenie przed tworzeniem pułapki ekologicznej również w przypadku wykonania studzienek lub innych urządzeń tego typu.

W tym celu w niniejszej opinii określono warunki w omawianym zakresie, przedstawiając jednocześnie możliwe rozwiązania techniczne. Określając ww. warunki uwzględniono skalę i rodzaj inwestycji, a także dostępne materiały publikowane, w tym Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra (publikacja dostępna pod adresem <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011>). Dopuszczono również stosowanie innych rozwiązań pod warunkiem ich skuteczności.

Mając na względzie możliwość wystąpienia nieprzewidzianych na etapie przygotowywania dokumentacji zagrożeń dla środowiska przyrodniczego oraz konieczność zapewnienia prawidłowego wykonania działań minimalizujących wpływ na środowisko przyrodnicze, określono konieczność realizacji zadania pod nadzorem przyrodniczym.

W rejonie bezpośredniego oddziaływania (w fazie jej realizacji) mogą występować drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie podczas prowadzenia prac, zatem wskazano konieczność ich zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem. Uwzględniając różnorodność warunków terenowych oraz różnego typu rozwiązania techniczne w zakresie zabezpieczenia drzew wskazano propozycje możliwych rozwiązań. Jednocześnie możliwe jest wykonanie innych niż odeskowanie i wygrodzenie zabezpieczeń, a warunkiem jest ich skuteczność. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, ale również bryłę korzeniową.

Jednocześnie wskazano na konieczność ochrony najcenniejszych elementów środowiska przyrodniczego, poprzez nielocalizowanie na nich materiałów i sprzętu mogących być źródłem potencjalnego zanieczyszczenia.

Po analizie kryteriów, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy uouioś, a szczególnie mając na uwadze lokalną skalę inwestycji, jej lokalizację poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody, charakterystykę środowiska przyrodniczego terenu przedsięwzięcia, niewielki zasięg oddziaływania zarówno w fazie realizacji, eksploatacji, jak i likwidacji, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia w odniesieniu do ochrony przyrody. Jednocześnie, przy zachowaniu wskazanych w sentencji decyzji warunków realizacji, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Zadanie powiązane jest z istniejącą funkcją terenu o znaczeniu antropogenicznym, przekształconym w wyniku działalności człowieka (zabudowa, drogi). Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

Wnioskodawca dokonał identyfikacji obiektów (miejsc) infrastruktury istniejącej i planowanej, która w połączeniu z wpływem planowanego przedsięwzięcia może prowadzić do kumulacji oddziaływań, w szczególności w zakresie oddziaływania akustycznego. Zidentyfikowano najistotniejsze obiekty (liniowe i punktowe), zlokalizowane w buforze 500 m od obszaru planowanej inwestycji:

- a) budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Fordońską z ul. Toruńską wraz z rozbudową układu drogowego i przebudową infrastruktury transportu szynowego w Bydgoszczy – bezpośrednie sąsiedztwo,
- b) budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Toruńskiej, od pętli STOMIL do granic miasta wraz z przebudową stanu istniejącego skrzyżowań z ulicami Hutniczą, Łęgnowską i Płatnowską oraz przebudową przejazdu kolejowego przy skrzyżowaniu ul. Toruńskiej z Łęgnowską – bezpośrednie sąsiedztwo.

Inwestor wziął również pod uwagę istniejące obiekty kubaturowe, które podczas eksploatacji mogą wpłynąć na oddziaływanie skumulowane, m.in: Form-Plast S.A., Neupack Polska Sp. z o.o., NOVUMPLAST, Coca-Cola Hellenic Bottling Company Polska Sp. z o.o. - Oddział Bydgoszcz, Bydgoskie Zakłady Przemysłu Gumowego "STOMIL" S.A., MISTAL Sp. z o.o., Pregis Sp. z o.o., Chemwik Sp. z o.o., Drozapol-Profil S.A., KLG Pp. z o.o., SZATKOWSKI s.c. Leszek, Mirosław, Wiesław Szatkowscy.

Z uwagi na to, iż planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie już istniejącego torowiska, oddziaływanie skumulowane z wyżej wymienionymi obiektami, może wystąpić

jedynie podczas etapu realizacji inwestycji. Nie będzie ono jednak znaczące, a po zakończeniu prac ustanie.

Ponadto w buforze do 500 m od obszaru inwestycji nie są planowane inwestycje mogące w przyszłości wpłynąć na wzmocnienie potencjalnego negatywnego wpływu (emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego).

Na etapie symulacji hałasu skumulowanego w otoczeniu przedmiotowego odcinka linii tramwajowej uwzględniono towarzyszącą infrastrukturę drogową. Wyniki symulacji hałasu skumulowanego potwierdzają dominujący udział sieci drogowej w kształtowaniu lokalnego klimatu akustycznego. Oddziaływania skumulowane mogą być przyczyną występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia oraz w porze nocy w otoczeniu zabudowy zlokalizowanej przy ul. Toruńskiej, wraz z równoległe do niej poprowadzoną linią tramwajową. Dominujący charakter ul. Toruńskiej wynika z dużego natężenia ruchu oraz niewielkiej odległości do istniejącej zabudowy.

Nie przewiduje się również przekroczeń jakości środowiska, zwłaszcza biorąc pod uwagę istniejącą w pobliżu zabudowę. Bezpośrednie oddziaływanie będzie miało charakter krótkotrwały i nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu, uznano ten fakt za nieznaczący. Po przeprowadzonych pracach poprawi się płynność ruchu, a przedmiotowe linie tramwajowe, zwiększą swoją atrakcyjność przewozową. Nastąpi przejście części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych w znaczny sposób przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Analiza czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowała 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.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

Inwestycja nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości (co opisano powyżej) oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym bądź dużym ryzyku pojawienia się poważnej awarii przemysłowej, 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).

Nie stwierdza się negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko.

Ze względu na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że nie powinno ono znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i w związku z powyższym odstąpiono od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 uouioś, tj. decyzję o pozwoleniu na budowę.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1, tj. decyzję o pozwoleniu na budowę. 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 2015 r., poz. 783), 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  
DARIUSZ WRZOS

Załączniki:

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

Otrzymują:

1. Pan Jacek Kurzawa, BBF Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 461, 61-451 Poznań
2. Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej, ul. Toruńska 174a, 85-844 Bydgoszcz
3. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz  
Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: anna.deczyńska.bydgoszcz@rdos.gov.pl



### Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.)

- I. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej w ciągu ul. Toruńskiej w Bydgoszczy. Przewiduje się przebudowę torowiska tramwajowego po śladzie istniejącym. Torowisko wydzielone z jezdni drogowej projektuje się jako nawierzchnię klasyczną na podkładach strunobetonowych i podsypce tłuczniowej. Torowisko wspólne z jezdnią na przejazdach drogowych i przejściach dla pieszych projektuje się, jako konstrukcję bezpodsypkową na płycie betonowej, a w rejonie rozjazdów na płycie betonowej na podlewie ciągłym.
- II. Na przedmiotowym odcinku przewiduje się przebudowę peronów tramwajowych.
- III. Parametry projektowanego torowiska:
  1. rozstaw szyn - 1000 mm,
  2. szerokość międzytorza - 3,90 m,
  3. minimalny promień łuku poziomego na szlaku – 200 m,
  4. minimalny promień łuku poziomego w węzłach rozjazdowych - 21 m, zasadniczy – 25 m,
  5. długość przystanków - 35,0 m,
  6. zwrotnice typu  $R = 50$  m, na torze postojowym pętli tramwajowej  $R = 25$  m.
- IV. Minimalna szerokość pasa ruchu drogowego wynosić będzie 3.25 m (z możliwością poszerzenia do 3,5 m z uwagi na przejezdność). Promienie łuków wyokrągających na skrzyżowaniach – w zależności od klasy drogi wlotów podporządkowanych oraz z uwagi na przejezdności wynosić będzie od 6,0 m do 20,0 m. Geometria przebudowywanych odcinków (łuki osi) jest odzwierciedleniem stanu istniejącego.



Dodatkowo w rejonie przejazdów tramwajowych planowana jest przebudowa nawierzchni ul. Toruńskiej. Przybliżona powierzchnia łączna przebudowywanego odcinka ul. Toruńskiej (ulica o nawierzchni asfaltowej) wynosi 11300 m<sup>2</sup>.

- V. Parking w rejonie pętli tramwajowej (o nawierzchni z kostki betonowej), będzie posiadał 20 miejsc postojowych dla samochodów osobowych oraz 10 miejsc dla rowerów. Szerokość dróg manewrowych wyniesie 5,0 m, a łączna długość ok. 0,1 km, chodniki - łączna długość ok. 0,3 km, tereny zielone – ok. 25% ogólnej powierzchni parkingu. Łączna powierzchnia ok. 2000 m<sup>2</sup>. Miejsca dla rowerów będą posiadały nawierzchnię asfaltową, część z nich będzie również zadaszona (wiata).
- VI. Długość minimalna wydzielonych zatok autobusowych wynosić będzie 20,0 m, a szerokość 3,0 m. Nawierzchnia zostanie utwardzona, z kostki kamiennej lub betonowej. Łączna ilość zatok oraz przystanków wynosić będzie 13 szt.
- VII. Szerokość chodnika (nawierzchnia z kostki betonowej) waha się od 1,0 m do 2,0 m. Łączna długość chodnika przy ciągu rowerowym o szer. 1,5 m, oddzielonym od drogi rowerowej opaską o szerokości 0,2 m, wynosić będzie ok. 3,0 km (powierzchnia ok. 4500 m<sup>2</sup>).
- VIII. Długość ciągu rowerowego wraz z ciągiem pieszo - rowerowym oraz ciągiem pieszo - jezdny (o nawierzchni asfaltowej), wynosić będzie ok. 4,5 km, z czego sam ciąg rowerowy o szerokości 2,0 m – długość ok. 2,5 km (powierzchnia ok. 5000 m<sup>2</sup>), ciąg pieszo rowerowy o szerokości 3,0 m (z lokalnym zawężeniem do 2,5 m) – długość ok. 1,7 km (pow. ok. 5000 m<sup>2</sup>), ciąg pieszo-jezdny o szerokości 5,0 m (rejon ul. Filmowej i Smętnej) – długość 0,3 km z wydzielonymi miejscami postojowymi (powierzchnia łączna ok. 2300 m<sup>2</sup>).
- IX. W zakresie sieci trakcyjnej, w ciągu ul. Toruńskiej zastosowana będzie nowa sieć łańcuchowa o przekroju 195 mm<sup>2</sup>, natomiast w obrębie węzłów (na skrzyżowaniach) - sieć płaska. Sieci podwieszane będą na słupach trakcyjnych indywidualnych oraz na zawieszaniach poprzecznych. Zastosowane zostaną słupy stalowe trakcyjne i trakcyjno - oświetleniowe rurowe oraz dwuteownikowe. Ochrona przeciwporażeniowa zrealizowana będzie przez uszynienia.
- X. Wszystkie projektowane sieci optotelekomunikacyjne będą prowadzone doziemne na głębokości min. 1,0 m w rurociągach kablowych, bądź w kanalizacji kablowej zakończonej studniami kablowymi typu SKR-1, SKR-2. Prace ziemne w miejscach o dużej gęstości uzbrojenia wykonywane będą ręcznie.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY  
DARIUSZ WRZOS