



Gorzów Wlkp., 13.01.2017 r.

WAD-VI.271.28.2016.KP

**Wykonawcy biorący udział
w postępowaniu**

Dotyczy: przetargu na „Modernizację wschodniego wylotu DK NR 22 na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta”

Zamawiający informuje, iż w zaproszeniu do składania ofert z dnia 05.01.2017 r. wysłanym do Państwa w dniu 11.01.2017 r. drogą elektroniczną oraz listem poleconym, wystąpiła oczywista omyłka pisarska w wyznaczonym terminie składania i otwarcia ofert. Oczywistym jest, iż termin składania i otwarcia ofert w roku 2016 jest niemożliwy do dotrzymania, jak zostało to omyłkowo wpisane. **Prawidłowa data składania i otwarcia ofert to 21.02.2017 r.** Pozostałe informacje pozostają bez zmian.

Na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 24 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 2164), dalej PZP, Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania dotyczące treści dokumentów związanych z przedmiotowym postępowaniem.

Pytanie 1:

Sieć ciepłownicza

Zgodnie z PFU p I.1d.15 sieci infrastruktury technicznej należy przebudować zgodnie z warunkami operatorów będącymi załącznikiem do PFU. W warunkach PGE z dnia 18 marca 2016 zgodnie z :

- a) punktem 1 Przejście nr 1 (ul.Walczaka) należy ułożyć dwie rury ochronne DN500 pod projektowaną jezdnią, w których będą układane rury preizolowane 2xØ273x400.
Prosimy o doprecyzowanie czy zakres robót ma obejmować tylko rury ochronne (jako docelowa rezerwa) a rury robocze będą realizowane w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego – zamierzenie PGE ?
- b) punktem 4 Przejście nr 4 (ul.Walczaka) należy ułożyć dwie rury ochronne DN500 pod projektowaną jezdnią, w których będą układane rury preizolowane 2xØ273x400. Ponadto w rejonie przejścia nr 4 przebiega pod jezdnią istniejąca sieć ciepłownicza Co 75, cO150.
*Prosimy o informację czy sieć ta jest czynna i czy wymaga przebudowy ?
W zakresie rur ochronnych prosimy o doprecyzowanie czy zakres robót ma obejmować tylko rury ochronne a rury robocze będą realizowane w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego – zamierzenie PGE ?*
- c) punktem 2 Przejście nr 2 (ul.Walczaka) należy ułożyć dwie rury ochronne DN500 pod projektowaną jezdnią, w których będą układane rury preizolowane 2xØ273x400. Ponadto w rejonie przejścia nr 2 przebiega pod jezdnią istniejąca sieć ciepłownicza C2x60x125.
*Sieć istniejąca koliduje z projektowaną jezdnią. Prosimy o informację czy sieć ta jest czynna i czy wymaga przebudowy ?
W zakresie rur ochronnych DN500 prosimy o doprecyzowanie czy zakres robót ma obejmować tylko rury ochronne a rury robocze będą realizowane w ramach odrębnego zadania inwestycyjnego – zamierzenie PGE ?*
- d) punktem 5 i 7 ulica Bierzarina należy przebudować sieci ciepłownicze 2x350 i 1x400 na sieci preizolowane.
Przejście pod DK22 należy wykonać w rurach ochronnych DN500 mm.
Projektowane sieci to rury preizolowane 2x355,6/500 oraz 406,4/560 wymagają większych rur ochronnych.
Prosimy o skorygowanie/doprecyzowanie warunków w zakresie wymaganej średnicy rury ochronnej.
- e) punktem 7 – Rejon 3 należy usunąć kolizję kompensatorów w ciągu rurociągów Dn350/400 i na całej długości wykonać nowe rurociągi jako podziemne preizolowane.

Prosimy o doprecyzowanie czy pozostałe sieci ciepłownicze są czynne/nieczynne i czy wymagają likwidacji czy należy je przebudować ?

Odpowiedź:

Na etapie PFU, wydawane są wstępne Warunki Techniczne. Wykonawca przed przystąpieniem do realizacji dokumentacji technicznej jest zobowiązany wystąpić o wydanie warunków technicznych.

Zamawiający wymaga, aby uwzględnić w ofercie wszystkie roboty wynikające m.in. z wydanych warunków technicznych (na etapie sporządzania PFU). O ich ewentualne doprecyzowanie należy wystąpić do właściwego Gestora sieci.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że całość zamierzenia została opisana w PFU i powinna zostać zrealizowana zgodnie z wiedzą i sztuką inżynierską, a wszelkie elementy, które są niezbędne do zrealizowania zadania i osiągnięcia celu przedsięwzięcia opisanego w PFU m.in. poprzez zakres przedsięwzięcia i nazwę zadania powinny zostać ujęte w ofercie.

Pytanie 2:

Sieć gazowa

W załączniku graficznym do warunków PSG w km 1+900 w ulicy Bierzarina przebiegać będzie sieć gazowa Dn250 opisana jako sieć obca.

Prosimy o wskazanie operatora sieci lub doprecyzowanie czy jest to sieć czynna i czy wymaga przebudowy ?

Odpowiedź:

Na etapie sporządzania oferty należy ująć koszt właściwego zabezpieczenia sieci oraz ewentualnego usunięcia kolizji, jeśli Oferent uważa, że jest to niezbędne z punktu widzenia celu przedsięwzięcia. Należy przyjąć, że sieci uwidocznione na mapie są czynne, a przed przystąpieniem do realizacji dokumentacji technicznej dokonać wyjaśnień w niezbędnym zakresie.

Pytanie 3:

Sieć wodociągowa i kanalizacja sanitarna

W załącznikach graficznych załączonych do pisma PWiK sp. z o.o. w Gorzowie Wielkopolskim z dnia 22.02.2016 brak jest odniesienia do kolizji opisanych w treści. Odnośnie sieci kanalizacyjnej PWiK ograniczyło się do wydania warunków na regulację studni kanalizacyjnych. Analizując układ drogowy stwierdzono, że kanalizacja sanitarna koliduje z projektowanym układem drogowym m.in. w rejonie pętli tramwajowej.

Prosimy o załączenie właściwych załączników opracowanych przez operatora, pozwalających na jednoznaczne określenie przedmiotu zamówienia.

W zakresie kanalizacji sanitarnej prosimy o potwierdzenie, że zakres robót ma obejmować tylko regulację wysokości studni.

Odpowiedź:

Wszelkie roboty należy wykonać zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi przez Gestora sieci oraz wiedzą i sztuką inżynierską tak, aby możliwe było osiągnięcie celu przedsięwzięcia. Wykonawca winien na podstawie udostępnionego PFU wycenić wszelkie niezbędne usługi i roboty, które jego zdaniem są konieczne do realizacji celu przedsięwzięcia w sposób kompletny i zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz wiedzą i sztuką budowlaną.

Pytanie 4:

Kanalizacja deszczowa

Prosimy o doprecyzowanie zapisów PFU w punkcie 1.1.d.8 Urządzenia ochrony środowiska w zakresie zastosowania wpustów uniemożliwiających wpadanie małych zwierząt. Po konsultacji z kilkunastoma producentami wpustów oferujących produkty zgodne z normą PN-EN-124 na rynku polskim nie są dostępne żadne rozwiązania systemowe.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga stosowania jedynie rozwiązań systemowych, dopuszcza się zastosowanie innych rozwiązań, które będą spełniać wymogi z decyzji OOS (w załączeniu).

Pytanie 5:

Analizując sieci wod-kan-gaz-co stwierdzono, że zakres do przebudowy sieci podany w opiniach poszczególnych gestorów został opracowany w oparciu o nieaktualny układ drogowy, który jest zdecydowanie różny od układu drogowego załączonego do PFU. W związku z tym zakres kolizji jest znacznie większy.

W związku z powyższym prosimy o uaktualnienie warunków gestorów w sieci w celu wyznaczenia jednoznacznego zakresu prac.

Odpowiedź:

Wykonawca winien ująć w kalkulacji oferty pełny zakres usunięcia kolizji. Zamawiający załączył wstępne warunki techniczne wydane przez Gestorów sieci. Wykonawca na własny koszt i własnym staraniem winien uzyskać na kolejnym etapie realizacji przedsięwzięcia Warunki techniczne niezbędne do prawidłowego zrealizowania przedmiotu zamówienia, a wszelkie możliwe na tym etapie koszty związane z realizacją celu funkcjonalno-użytkowego i rzeczowego przedsięwzięcia należy ująć odpowiednio w ofercie.

Ponadto Zamawiający zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego nie ma obowiązku załączać do PFU warunków technicznych gestorów sieci.

Treść pisma jest wiążąca dla wszystkich uczestników postępowania.

Z poważaniem

PREZESIDENT MIASTA

Jacek Wojcicki

Załączniki:

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Modernizacja wschodniego wylotu drogi DK 22 w Gorzowie Wlkp. od ronda Sybiraków do granic miasta”

Gorzów Wlkp. 22.04.2016 r.

WSR-II.6220.11.2016.WG

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4 i art. 84, 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 (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. reprezentowanego przez pełnomocnika Waldemara Bernatowicza z dnia 25.03.2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta", na działkach o nr ewid:

- w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474, 820/4:
- w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2205/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139

orzekam:

Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. "Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta", na działkach o nr ewid:

- w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474, 820/4:
- w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2205/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139,
którego inwestorem jest Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Prowadzenie postępowań w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko regulują przepisy 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 (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 353), zwanej dalej „ustawą ooś”. Realizacja przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko określonych w art. 71 ust. 2 pkt 1 i 2 wymienionej ustawy wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Postępowanie w przedmiocie wydania ww. decyzji wszczyna się na wniosek podmiotu podejmującego realizację przedsięwzięcia, o czym stanowi art. 73 ust. 1 ustawy ooś, a organem

właściwym do wydania decyzji w rozpatrywanym przypadku jest stosownie do art. 75 ust.1 pkt 4 wójt, burmistrz, prezydent miasta.

Dnia 25.03.2016 r. wpłynął wniosek Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. reprezentowanego przez pełnomocnika Waldemara Bernatowicza, uzupełniony w dniach 05.04.2016 r. i 08.04.2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta" wzdłuż ulic Łukasieńskiego, Bierzarina, Walczaka, na działkach o nr ewid: w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474, 820/4; w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2205/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139. Do wniosku załączono w odpowiedniej liczbie egzemplarzy, wymagane przez art. 74 ust. 1 ustawy ooś: kartę informacyjną przedsięwzięcia, poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej w skali oznaczonej podziałką liniową, obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie i obejmującą obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (zgodnie z przedłożonym wnioskiem), mapę w skali oznaczonej podziałką liniową z naniesionym obszarem oddziaływania oraz wypisy z ewidencji gruntów dotyczące tego terenu. Wniosek o wydanie decyzji wpisany został do publicznie dostępnego wykazu danych, prowadzonego na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ww. ustawy pod numerem 48/2016. W związku z tym, iż liczba stron postępowania przekroczyła 20, powiadomiono strony o prowadzonym postępowaniu przez obwieszczenie. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zastosowany został art. 49 KPA, który stanowi, że strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania. Kwalifikacji przedsięwzięcia dokonano w oparciu o rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 71). Przedstawiony zakres przedsięwzięcia obejmujący przebudowę drogi krajowej nr 22 w Gorzowie Wlkp. wzdłuż ulic Łukasieńskiego, Bierzarina, Walczaka wraz z przebudową linii tramwajowej na odcinku około 3,6 km kwalifikuje go do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych § 3 ust. 2 pkt 2 cyt. rozporządzenia, *polegających na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko*, wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 60 obejmującym drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km (inne niż autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku) oraz *objekty 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* oraz wymienionego w § 3 ust. 1 pkt 61 obejmującym *linie tramwajowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą*. Realizacja tego rodzaju przedsięwzięć zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy ooś, wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Stosownie do treści art. 59 ust.1 pkt 2 ustawy ooś, realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 tej ustawy. Przepis powyższy określa uwarunkowania, jakie należy wziąć pod uwagę w procesie badania potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia tj.

1) rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji,

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
 - c) wykorzystywania zasobów naturalnych,
 - d) emisji i występowania innych uciążliwości,
 - e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii,
- 2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:
- a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych,
 - b) obszary wybrzeży,
 - c) obszary górskie lub leśne,
 - d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
 - e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,
 - f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone,
 - g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
 - h) gęstość zaludnienia,
 - i) obszary przylegające do jezior,
 - j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej;
- 3) rodzaj i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikającego z:
- a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
 - b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
 - c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej,
 - d) prawdopodobieństwa oddziaływania,
 - e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Organ działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy ooś wystąpił o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp. pismem z dnia 07.04.2016 r. znak: WSR-II.6220.11.2016.WG oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem z dnia 07.04.2016 r. znak: WSR-II.6220.11.2016.WG.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., pismem z dnia 12.04.2016 r. znak: WOOŚ-II.4240.132.2016.AN (wpływ 13.04.2016 r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia pn. „Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. wyrażając swoją opinię miał na uwadze, iż :

- Zakres przedsięwzięcia polega na przebudowie ulic Walczaka, Bierzarina i Łukasińskiego w ciągu drogi krajowej nr 22 w Gorzowie Wlkp., na odcinku około 3,6 km i zakłada następujące elementy w obrębie poszczególnych odcinków drogi:
 - a) ulicy Walczaka:
 - ✓ przebudowę istniejącej jezdni ul. Walczaka (odcinek o długości ok. 1,5 km),
 - ✓ budowę nowej drugiej jezdni ul. Walczaka (odcinek o długości ok. 1,5 km),
 - ✓ przebudowę 3 skrzyżowań,
 - ✓ przebudowę infrastruktury technicznej,

- ✓ przebudowę istniejącego torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej,
 - ✓ budowę ciągu pieszo-rowerowego,
 - ✓ budowę kanalizacji deszczowej,
 - ✓ budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - ✓ zagospodarowanie rekreacyjne przyległego terenu;
- b) ulicy Bierzarina:
- ✓ budowę nowej drugiej jezdni ul. Bierzarina (odcinek o długości ok. 0,8 km),
 - ✓ przebudowę 2 skrzyżowań,
 - ✓ przebudowę infrastruktury technicznej,
 - ✓ budowę ciągu pieszo-rowerowego,
 - ✓ budowę kanalizacji deszczowej,
 - ✓ budowę oświetlenia drogowego w systemie LED;
- c) ulicy Łukasińskiego:
- ✓ budowę nowej drugiej jezdni ul. Łukasińskiego (odcinek o długości ok. 1,3 km),
 - ✓ przebudowę infrastruktury technicznej,
 - ✓ budowę ciągu pieszo-rowerowego,
 - ✓ budowę kanalizacji deszczowej,
 - ✓ budowę oświetlenia drogowego w systemie LED.
- Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach:
- ✓ w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474 i 820/4;
 - ✓ w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2201/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139.
- Obecnie nawierzchnia analizowanej drogi znajduje się w złym stanie technicznym, zwłaszcza odcinek ul. Walczaka, a jej infrastruktura nie jest dostosowana do wymagań użytkowników pieszych oraz kołowych. Stan jezdni wymaga likwidacji uszkodzeń, a odcinek drogi od granic miasta Gorzowa Wlkp. do ronda Sybiraków dostosowania do obowiązujących wymagań technicznych. Ponadto istnieje uzasadniona potrzeba przebudowy ronda Gdańskiego oraz ronda Sybiraków celem usprawnienia ruchu i poprawy bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku drogi krajowej.
- W przedłożonej dokumentacji rozpatrywano dwa warianty realizacji inwestycji A i B. Warianty różnią się rozwiązaniami technicznymi dotyczącymi przede wszystkim budowy jezdni i skrzyżowań. Po analizie uwarunkowań realizacyjnych inwestor podjął decyzję o wyborze wariantu A, który jest optymalny pod kątem rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedniego skanalizowania ruchu.
- Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich, obszarach leśnych, obszarach objętych ochroną w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.
- Przedsięwzięcie nie jest również zlokalizowane w granicach obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000 i nie będzie oddziaływać na gatunki i siedliska tam chronione oraz nie spowoduje fragmentacji obszarów. Najbliższe obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1651 ze zm.) występujące w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia to obszar chronionego krajobrazu Dolina Warty i Dolnej Noteci oraz obszary Natura 2000 Dolina Dolnej Noteci PLB080002 i Ujście Noteci PLH080006 położone w odległości ponad 1,0 km w kierunku południowym.

- Miasto Gorzów Wlkp. jest usytuowane w obszarze dorzecza Odry, w zlewni Dolnej Warty. Rzeka Warta, przepływająca przez Gorzów Wlkp., jest zlokalizowana około 2 km od terenu objętego inwestycją. Warta, przepływająca przez środek miasta ze wschodu na zachód, jest najważniejszym ciekim wodnym w regionie oraz osią hydrograficzną obszaru. Ponadto przez północną część Gorzowa Wlkp. w kierunku południowym płyną rzeki Kłodawka oraz Srebrna. Rzeka Srebrna stanowi dopływ Kłodawki, zaś wody Kłodawki uchodzą w okolicach ul. Garbary do Warty.
- Zakres oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia z uwagi na jego lokalizację w północno-wschodniej części miasta Gorzów Wlkp. będzie ograniczony do zlewni Dolnej Warty oraz do zlewni Kłodawki w regionie wodnym Warty. Wody zlewni Warty od Noteci do ujścia stanowią jednolitą część wód o kodzie RW6000211899, natomiast wody rzeki Kłodawki - JCWP o kodzie RW600001718929. Zgodnie z danymi WIOŚ w Zielonej Górze obie JCWP były objęte monitoringiem w latach 2013-2014. Ocena stanu JCWP wykazała, że wody rzeki Warty charakteryzowały się stanem złym, podobnie jak wody rzeki Kłodawki. Badania wykazały dobry stan chemiczny, zarówno wód Warty, jak i Kłodawki. Jednak oznaczenia w zakresie elementów fizykochemicznych wykazały występowanie wysokich stężeń m.in. OWO. W konsekwencji wody Warty i Kłodawki zakwalifikowano w klasie elementów fizykochemicznych poniżej potencjału dobrego. Natomiast pod względem ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych ww. JCWP zostały sklasyfikowane jako niezagrożone.
- Na terenie Gorzowa Wlkp. występują dwa piętra wodonośne: trzeciorzędowe oraz czwartorzędowe. Wody podziemne ujmowane na terenie miasta pochodzą głównie z utworów czwartorzędowych, natomiast najważniejszym źródłem wody pitnej jest GZWP nr 137 "Warta", z zasobów którego korzysta ujęcie Centralne Miasta Gorzowa Wlkp.
- Planowane przedsięwzięcie znajduje się w obrębie JCWPd o kodzie PLGW600033. Wody podziemne w zasięgu planowanego przedsięwzięcia dla ww. JCWPd charakteryzowały się dobrym stanem ilościowym oraz słabym stanem chemicznym. Status analizowanej JCWPd został określony jako słaby, natomiast pod względem ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jednostka ta została sklasyfikowana jako zagrożona.
- Biorąc pod uwagę skalę oraz charakter inwestycji obejmującej modernizację odcinka drogi krajowej nr 22 o łącznej długości ok. 3,6 km oraz zaplanowane na etapie realizacji i eksploatacji działania minimalizujące, jak też zastosowany system odprowadzania wód deszczowych wyposażony w urządzenia do podczyszczania w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami, wykluczono ryzyko negatywnego wpływu na możliwości osiągnięcia celów środowiskowych JCWP RW60000171829 i JCWP RW60000211899 oraz JCWPd PLGW600033 określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.
- Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w części obejmującej odcinek od ronda Gdańskiego do wschodnich granic miasta na obszarze zabytkowej alei lipowej, występującej w pasie drogi wzdłuż ul. Walczaka, która jest wpisana do rejestru zabytków. Ponadto granice obszaru inwestycji obejmują południową część dawnego cmentarza ewangelickiego z połowy XIX wieku, ujętego w gminnej ewidencji zabytków miasta Gorzowa Wlkp. W związku z powyższym roboty budowlane prowadzone w tym obszarze wymagają uzyskania uzgodnień/pozwoleń od konserwatora zabytków na podstawie ustawy z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r. poz. 1446 z późn. zm.).
- Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w strefie miejskiej Gorzowa Wlkp., na terenie obecnie zagospodarowanym, w otoczeniu terenów o różnych funkcjach mieszkaniowych i gospodarczych.
- Charakter prac związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia obejmie m. in. roboty rozbiórkowe, budowlane oraz ziemne, budowę ciągów jezdnych, pieszych i rowerowych, modernizację sieci podziemnych, wykonanie kanalizacji deszczowej, odwodnienia, oświetlenia. Oddziaływania pochodzące z etapu realizacji przedsięwzięcia związane będą z emisją hałasu do środowiska, emisją zanieczyszczeń do atmosfery, powstawaniem odpadów, wycinką drzew i krzewów kolidujących z planowanymi obiektami oraz utrudnieniami w ruchu.

- Eksploatacja przebudowanego odcinka drogi skutkować będzie przede wszystkim typowymi oddziaływaniami infrastruktury komunikacyjnej, tj. na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych.
- Przebudowa analizowanego odcinka drogi krajowej wiąże się z oddziaływaniami na powierzchnię ziemi ze względu na fakt planowanego poszerzenia pasa drogowego. Przy czym prace budowlane będą prowadzone na już istniejących obiektach (ulice, ronda, skrzyżowania), natomiast dla części inwestycji planuje się budowę drugiej nitki drogi na terenach niezagospodarowanych, pokrytych zielenią. Ponieważ ingerencja w środowisko glebowe i powierzchnię ziemi dotyczyć będzie w dużej mierze pasa drogowego można uznać, że oddziaływanie przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi i środowisko glebowe na etapie jego realizacji będzie niewielkie i nieistotne. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także w żaden sposób na dostępność kopalin, ze względu na znaczną odległość najbliższych zlokalizowanych złóż surowców mineralnych.
- W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady typowe dla prac związanych z budową i przebudową dróg, głównie z grup 15, 16, 17 i niewielkie ilości z grupy 20. Odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą związane jedynie z obsługą ruchu komunikacyjnego i mogą to być odpady komunalne porzucone przez użytkowników. Ponadto w trakcie eksploatacji drogi powstawać będą odpady związane z utrzymaniem drogi w odpowiednim stanie technicznym.
- Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z istotnym zagrożeniem dla środowiska ze strony powstających w trakcie jej realizacji i eksploatacji odpadów, to nie zachodzi konieczność stosowania nadzwyczajnych środków ostrożności czy działań minimalizujących.
- Prowadzone prace budowlane w otoczeniu inwestycji będą stanowiły uciążliwość dla mieszkańców najbliższej zabudowy w zakresie oddziaływania akustycznego. Jednak prace budowlane z reguły posiadają krótkotrwały charakter, zmieniający się wraz z postępem realizacji projektu budowy drogi. Zastosowanie zaplanowanych rozwiązań chroniących klimat akustyczny podczas prowadzenia prac, wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania na etapie realizacji.
- W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia dokonano szczegółowej analizy oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu, zgodnie z zalecaną metodą obliczeniową. Modelowanie oddziaływania akustycznego przeprowadzono w horyzoncie czasowym 2028, tj. na moment 10 lat od zakończenia inwestycji. Natężenie ruchu przyjęto na podstawie obliczeń z prognozy ruchu, SDR dla ul. Łukasieńskiego - 8185 poj., ul. Bierzarina - 14234 poj., ul. Walczaka od ronda Gdańskiego do ul. Fieldorfa Nila - 15771 poj., ul. Walczaka od Fieldorfa Nila do granicy miasta - 14291 poj. Natężenie ruchu tramwajowego na odcinku od ronda Gdańskiego do ul. Fieldorfa Nila przyjęto na podstawie aktualnych rozkładów jazdy linii 1 i 3, tj. przejazd około 228 tramwajów w porze dziennej oraz 30 w porze nocnej. Technologię wykonania linii tramwajowej przyjęto jako torowisko na podkładach betonowych i podsypce z kruszywa. Nawierzchnię przebudowywanych dróg i skrzyżowań przyjęto jako SMA 8, tj. cichsza od standardowej (współczynnik korekcyjny - 3 dB). Nawierzchnię odcinków wyłączonych z projektu przebudowy przyjęto jako standardową (współczynnik korekcyjny 0 dB). Analizy dokonano w receptorach na poszczególnych kondygnacjach elewacji zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w pierwszej linii od pasa drogi oraz przestrzenie w buforze około 200 m od przebiegu drogi. Przeprowadzona analiza wykazała dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, z wyjątkiem kilku punktów, w których odnotowano przekroczenia dla pory nocy do 0,5 dB. Przekroczenia te jednak mieszczą się w granicach błędu modelu. Podkreślić należy, iż w ramach realizacji przedsięwzięcia zostanie zastosowana nawierzchnia o obniżonym współczynniku hałaśliwości w stosunku do standardowej, ponadto redukcji ulegnie hałas spowodowany ruchem tramwajowym, z uwagi na planowaną wymianę torowiska. Dlatego dzięki realizacji przedsięwzięcia wartości dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, obniżą się w stosunku do stanu aktualnego.
- Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą miały bezpośredni wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza. W trakcie prowadzenia prac ziemnych wystąpi chwilowa emisja

zanieczyszczeń pyłowych i gazowych spowodowana tymi robotami. Źródłami zanieczyszczenia powietrza będą środki transportu, sprzęt mechaniczny służący do prowadzenia robót oraz inne urządzenia napędzane silnikami spalinowymi. Głównymi emitarami zanieczyszczeń będą maszyny budowlane, pojazdy transportujące kruszywo, prace związane z likwidacją obecnej konstrukcji drogi, przechowywanie kruszywa, prace wykończeniowe z wykorzystaniem farb, lakierów, rozpuszczalników, układanie nawierzchni itp. Ze względu na charakter prac związanych z realizacją planowanej inwestycji, przewiduje się, że oddziaływania związane z tą fazą będą miały charakter krótkoterminowy, a miejsca powstawania uciążliwości będą się zmieniały wraz z postępowaniem robót.

- W dokumentacji przedłożonej do zaopiniowania dokonano modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów odniesienia niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r. poz. 1031).

Do modelowania emisji i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń przyjęto średnie dobowe natężenia i strukturę ruchu wynikające z prognozy ruchu dla roku 2028. Aerodynamiczną szorstkość terenu przyjęto zgodnie z metodyką na poziomie 0,2 i 0,3 - zabudowa średnia i wysoka w miastach od 100 do 500 tys. mieszkańców, stężenie tła zanieczyszczeń przyjęto na podstawie informacji WIOŚ, modelowanie prowadzono w sieci receptorów podstawowej wzdłuż drogi na poziomie terenu oraz sieci receptorów dodatkowej przy wybranych obiektach zabudowy mieszkaniowej na wysokościach 1 - 25 m n.p.t. Przeprowadzona analiza wykazała, iż przy zakładanym na 10 lat po zakończeniu inwestycji natężeniu ruchu poza granicą pasa drogowego nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza. W związku z powyższym nie stwierdzono możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

- Planowane przedsięwzięcie pozostanie bez istotnego wpływu na regionalne uwarunkowania klimatyczne. Jednym z jego elementów jest przebudowa i przedłużenie linii tramwajowej w ul. Walczaka, która skutkować może uatrakcyjnieniem transportu publicznego w tej części miasta, a co za tym idzie możliwością lokalnego efektu redukcji emisji zanieczyszczeń z transportu indywidualnego. Upłynnienie ruchu na analizowanym odcinku również może przyczynić się do lokalnej redukcji emisji zanieczyszczeń, w tym gazów cieplarnianych. Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter jest odporne na efekty zmian klimatycznych.

- Przewidywane potencjalne oddziaływanie na wody w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji będzie dotyczyć przede wszystkim możliwego przedostania się zanieczyszczeń, zarówno do wód, jak i do gruntu, a w konsekwencji również za jego pośrednictwem do wód podziemnych. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót rozbiórkowych, ziemnych i budowlanych za pomocą maszyn i sprzętu mechanicznego, co generuje ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi w przypadku wycieku z nich paliwa lub płynów eksploatacyjnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu podstawowych zasad i dobrych praktyk prowadzenia robót budowlanych. W związku z powyższym dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się istotnego ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji.

- Na etapie eksploatacji inwestycji przewiduje się oddziaływania na wody w zakresie odprowadzania do odbiorników ujmowanych wód przez system kanalizacji deszczowej. Odbiornikami wód opadowych będą rzeki Kłodawka oraz Warta. Należy podkreślić, że wody spłukiwane z dróg, zwłaszcza w początkowej fazie opadów charakteryzują się zawartością zanieczyszczeń, takich jak zawiesiny oraz inne zanieczyszczenia pochodzące z suchej depozycji. Ponadto możliwa jest obecność w nich substancji ropopochodnych, zwłaszcza w przypadku wystąpienia zdarzeń awaryjnych i kolizji na drodze. System odwadniania modernizowanego fragmentu drogi wyposażony będzie w urządzenia do podczyszczania w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami. Dzięki temu możliwe będzie zatrzymanie substancji ropopochodnych przed przedostaniem się do odbiorników. Gwarantować one będą dotrzymanie standardów określonych w Rozporządzeniu 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). W związku z powyższym nie przewiduje się możliwości wystąpienia istotnych negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe i podziemne na etapie eksploatacji modernizowanego odcinka drogi krajowej nr 22.

- Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z usunięciem 18 gatunków drzew. Najwięcej będzie usuniętych klonów oraz lip drobnolistnych. Zdecydowana większość wnioskowanych drzew to młode okazy, czasami wielopniowe lub rosnące w skupiskach. Spośród wszystkich usuwanych drzew 39 sztuk to drzewa o obwodzie pnia mierzonego na wysokości pierśnicy (1,3 m) równe i powyżej 200 cm, z tego 31 sztuk to stare okazy lipy. Przedmiotowe drzewa będą usuwane pod nadzorem entomologa ponieważ mogą stanowić potencjalne siedlisko pachnicy dębowej. Na części drzew zlokalizowane są gniazda ptasie, wobec powyższego usuwanie drzew będzie prowadzone poza okresem lęgowym ptaków tj. od 15 października do końca lutego. Do usunięcia planowanych jest 15 sztuk jarzębów szwedzkich - gatunku objętego ochroną ścisłą na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014r. poz. 1409). W związku z powyższym na usunięcie przedmiotowych drzew inwestor winien uzyskać odrębne zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. - art. 56 ust. 2 pkt 2 i ust. 4 pkt 7, art. 51 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 z późn. zm).
- Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia poza terenem trasy zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska, dlatego nie ma podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w art. 135 ust. 1 w/cyt. ustawy. Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi również ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.
- Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia zaplanowano szereg rozwiązań chroniących środowisko, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia:
 - ✓ w trakcie budowy darnina zostanie usunięta z terenu objętego robotami ziemnymi oraz z tych części zaplecza budowy, gdzie mogłaby ulec zniszczeniu lub zanieczyszczeniu, prace te nie będą wykonywane w czasie silnych opadów deszczu lub w przypadku gruntu nadmiernie nasyconego wodami opadowymi,
 - ✓ wszystkie powstające odpady będą segregowane i zbierane w przeznaczonych do tego celu miejscach i pojemnikach oraz sukcesywnie usuwane z placu budowy przez wyspecjalizowaną firmę,
 - ✓ sprzęt budowlany zostanie zabezpieczony przed wyciekami substancji ropopochodnych i innych do środowiska glebowego, a tankowanie i ewentualna konserwacja sprzętu i maszyn prowadzona będzie na specjalnie do tego wyznaczonym i izolowanym podłożu na zapleczu budowy,
 - ✓ zaplecze budowy będzie posiadało sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych,
 - ✓ materiały sypkie przewożone będą odpowiednio do tego przystosowanymi pojazdami i zabezpieczone plandeką,
 - ✓ materiały sypkie przechowywane na terenie budowy będą odpowiednio zabezpieczone przed wtórnym pyleniem,
 - ✓ baza zaplecza technicznego budowy usytuowana będzie z dala od okien budynków mieszkalnych,
 - ✓ w przypadku prac, które będą realizowane w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, do minimum ograniczona będzie praca silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym,
 - ✓ opakowania materiałów ze związkami lotnymi, wykorzystywane w trakcie robót wykończeniowych będą każdorazowo zamykane i przechowywane w odpowiednich miejscach po ich użyciu,

- ✓ zastosowane zostaną gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania składników na miejscu budowy, prace budowlane przeprowadzane będą w godzinach 8⁰⁰ - 18⁰⁰, aby umożliwić wypoczynek w porze wieczornej i nocnej,
- ✓ prace budowlane z zastosowaniem sprzętu ciężkiego zaplanowane będą tak, by nie dochodziło do niepotrzebnego gromadzenia się pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu,
- ✓ dążono do minimalizacji ilości drzew przeznaczonych do usunięcia,
- ✓ w przypadku pozostawianych drzew kora pnia oraz system korzeniowy będzie chroniony przed uszkodzeniami (obłożenie pni, nie pozostawianie odkrytych korzeni, nie magazynowanie materiałów bądź odpadów bezpośrednio pod koronami drzew),
- ✓ wszelkie prace wykonywane w strefie wzrostu korzeni będą prowadzone z zachowaniem szczególnej ostrożności i bez użycia ciężkiego sprzętu,
- ✓ usunięcie drzew kolidujących z planowanym przedsięwzięciem przeprowadzone zostanie poza sezonem lęgowym ptaków trwającym od 1 marca do 15 października,
- ✓ w celu zmniejszenia śmiertelności herpetofauny oraz drobnych ssaków w czasie prac ziemnych, wykopy zabezpieczone zostaną przed wpadaniem w nie zwierząt,
- ✓ przed rozpoczęciem jesiennych migracji płazów, obszar prowadzonych prac ziemnych, w tym miejsca usypanego gruntu, zostanie wygradzony płotkami w sposób uniemożliwiający zimowanie płazów na obszarze prowadzenia prac ziemnych,
- ✓ drzewa o pierśnicy powyżej 30 cm będą usuwane pod nadzorem chiropterologa poza okresem rozrodu nietoperzy,
- ✓ wycinka lip z zabytkowej alei lipowej przy ul. Walczaka odbędzie się pod nadzorem entomologa w celu weryfikacji zasiedlenia drzew przez pachnicę dębową, w przypadku stwierdzenia pachnicy wycięte kłody zasiedlone przez pachnicę zostaną przeniesione, by pachnica mogła dokończyć swój cykl rozwojowy,
- ✓ wycinka zabytkowej alei lipowej będzie ograniczona do niezbędnego minimum, wycięte zostaną jedynie drzewa kolidujące z projektowanym przedsięwzięciem (po jednej stronie alei),
- ✓ system odwodnienia przebudowywanych odcinków dróg wyposażony zostanie w urządzenia podczyszczające odprowadzane wody opadowe w postaci separatorów substancji ropopochodnych z osadnikami,
- ✓ założono wykorzystanie nawierzchni cichej typu SMA o uziarnieniu do 8 mm lub BBTM, która redukuje emisję hałasu o min. 3 dB w stosunku do standardowej nawierzchni,
- ✓ w przypadku usuniętych drzew kolidujących z planowaną przebudową przeprowadzone zostaną nasadzenia zastępcze wzdłuż zmodernizowanej drogi oraz w obrębie projektowanych pasów zieleni i skwerów,
- ✓ w ramach kompensacji za wyciętą zabytkową aleję lipową nowe drzewa lipy drobnolistnej zostaną również nasadzone w miejscach istniejących ubytków drzew w istniejącej alei,
- ✓ w przypadku stwierdzenia pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, za jedno wycięte drzewo pachnicowe zostanie posadzonych 10 nowych drzew,
- ✓ do nasadzeń zostaną wykorzystane rodzime gatunki drzew tj. lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, sadzonki nowych drzew będą prawidłowo uformowane z zachowaniem charakterystycznego dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, średnicy i długości pędów, obwód sadzonki drzewa w pierśnicy będzie nie mniejszy niż 12 cm, a wysokość nie mniejsza niż 2,5 m,
- ✓ ilość nasadzeń zastępczych będzie nie mniejsza niż ilość wyciętych drzew,
- ✓ w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania wpustów deszczowych na płazy, gady i drobne ssaki zastosowane będą kraty o możliwie największych szczelinach, utrudniających wpadanie zwierząt do studzienek lub usypanie warstwy gruboziarnistego, naturalnego kruszywa o wysokiej przepuszczalności i średnicy większej od szerokości szczelin w kracie, osadniki/separatory zaprojektowane będą pod powierzchnią gruntu z dopływami podziemnymi.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. w piśmie z dnia 08.04.2016 r., znak: NZ-771-27/1-20/16 (wpływ 08.04.2016 r.) mając na uwadze rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowej inwestycji oraz możliwe oddziaływanie na środowisko, również nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W swojej opinii Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. uwzględnił informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz kryteria i uwarunkowania do stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, wskazując między innymi na ustalenia iż:

- Obecny stan analizowanego odcinka drogi krajowej nr 22 nie jest zadowalający. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym, zwłaszcza odcinek ul. Walczaka, a jej infrastruktura nie jest dostosowana do wymagań użytkowników pieszych oraz kołowych. Przedmiotowy odcinek DK posiada liczne spękania, dziury, jest nierówny oraz nie przystosowany do obsługi ruchu o dużym natężeniu. Stan jezdni wymaga likwidacji w/w uszkodzeń, a odcinek DK 22 od granic miasta Gorzowa Wielkopolskiego do ronda Sybiraków dostosowania do obowiązujących wymagań technicznych. Ponadto istnieje uzasadniona potrzeba przebudowy ronda Gdańskiego oraz ronda Sybiraków celem usprawnienia ruchu i poprawy bezpieczeństwa na przedmiotowym odcinku DK 22.
- Teren, na którym będzie realizowana inwestycja znajduje się w strefie miejskiej Gorzowa Wielkopolskiego. Wzdłuż remontowanego odcinka drogi znajdują się tereny o różnych funkcjach gospodarczych (zabudowa przemysłowa, magazynowa, usługowa) oraz mieszkaniowych.
- Ponadto inwestycja realizowana będzie poza obszarami wodno-błotnymi, leśnymi, poza obszarami uzdrowiskowymi oraz poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych.
- W ramach inwestycji inwestor planuje:
 - ✓ modernizację ulicy Walczaka, w tym: przebudowę istniejącej jezdni, budowę nowej drugiej jezdni, przebudowę 3 skrzyżowań, przebudowę infrastruktury technicznej, przebudowę istniejącego torowiska tramwajowego i sieci trakcyjnej, budowę ciągu pieszo-rowerowego, budowę kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego w systemie LED, zagospodarowanie rekreacyjne przyległego terenu,
 - ✓ modernizację ulicy Bierzarina, w tym: budowę nowej drugiej jezdni, przebudowę 2 skrzyżowań, przebudowę infrastruktury technicznej, budowę ciągu pieszo-rowerowego, budowę kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - ✓ modernizację ulicy Łukasińskiego, w tym: budowę nowej drugiej jezdni, przebudowę infrastruktury technicznej, budowę ciągu pieszo-rowerowego, budowę kanalizacji deszczowej, budowę oświetlenia drogowego w systemie LED.
- Oddziaływanie na środowisko planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało głównie z pracami budowlanymi tj. emisją hałasu, gazów i pyłów do powietrza, wytwarzaniem odpadów, możliwością zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi. Będą to jednak oddziaływania przejściowe, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. Eksploatacja drogi po jej przebudowie powinna złagodzić uciążliwości środowiskowe, szczególnie w zakresie emisji hałasu, pyłów i zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw oraz jakości odprowadzanych z drogi wód opadowych. Ponadto w zasadniczy sposób poprawie ulegnie bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Analizując informacje o planowanym przedsięwzięciu przedstawione w załączonej do wniosku karcie informacyjnej, uwzględniając w/w uwarunkowania, organ podzielił stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp. w sprawie skali potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, stwierdzając co następuje:

1. Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja wschodniego wylotu DK22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta, o długości około 3,6 km.
2. Przedsięwzięcie realizowane będzie w północno-wschodniej części miasta Gorzowa Wlkp., w ciągu ulic Łukasińskiego, Bierzarina, Walczaka, na działkach o nr ewid:
 - w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474, 820/4:

- w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2205/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139.
3. Zakres przedsięwzięcia obejmuje:
- a) Odcinek 1 – ul. Walczaka:
- przebudowę istniejącej i budowę drugiej jezdni drogi krajowej nr 22, (na odcinku o długości ok. 1,5 km):
 - ✓ 2 jezdnie wyposażone w dwa pasy ruchu, oddzielone początkowo pasem manewrowym, następnie szerokim pasem dzielącym,
 - przebudowę 3 skrzyżowań:
 - ✓ 2 skrzyżowania typu rondo turbinowe 4 - wlotowe,
 - ✓ 1 skrzyżowanie typu rondo duże 4 - wlotowe,
 - budowę kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjnych,
 - budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - budowę chodników,
 - budowę ciągów pieszo – rowerowych,
 - budowę ścieżek rowerowych,
 - przebudowę torowiska i sieci trakcyjnej, likwidację pętli tramwajowej i przedłużenie torowiska do skrzyżowania z ul. Fieldorfa – Nila, z przystankiem końcowym mijankowym, wykonanie torowiska w technologii podkładów betonowych na podbudowie z tłucznia, w pasie dzielącym jezdnie,
 - przebudowę i budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę zjazdów,
 - zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
 - zagospodarowanie rekreacyjne terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
 - przygotowanie drogi do przyszłej rozbudowy sieci tramwajowej,
 - zastosowanie elementów ochrony środowiska,
 - wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
 - budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych i na przejeździe tramwajowym,
 - przebudowę infrastruktury technicznej;
- b) Odcinek 2 – ul. Bierzarina:
- budowę drugiej jezdni (na odcinku o długości ok. 0,8 km),
 - przebudowę 2 skrzyżowań:
 - ✓ 1 skrzyżowanie skanalizowane wyniesione oddzielone pasem dzielącym na prawoskręty,
 - ✓ 1 skrzyżowanie typu rondo średnie 3 - wlotowe,
 - budowę kanalizacji deszczowej,
 - budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - budowę ciągów pieszo – rowerowych,
 - przebudowę i budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę zjazdów,
 - zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
 - zagospodarowanie terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
 - zastosowanie elementów ochrony środowiska,
 - wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
 - budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych,
 - przebudowę infrastruktury technicznej;
- c) Odcinek 3 – ul. Łukasińskiego:

- budowę drugiej jezdni drogi (na odcinku o długości ok. 1,3 km),
- budowę barier energochłonnych drogowych w obszarze wiaduktu,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
- budowę ciągów pieszo – rowerowych,
- przebudowę i budowę zatok autobusowych,
- przebudowę zjazdów,
- zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
- zagospodarowanie terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
- zastosowanie elementów ochrony środowiska,
- wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
- budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych,
- przebudowę infrastruktury technicznej.

Odcinki ulic przewiduje się wykonać jako:

- Odcinek 1 - ul. Walczaka:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5), o nawierzchni cichej typu np. SMA o uziarnieniu do 8 mm lub BBTM,
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 15 m,
 - ✓ pas manewrowy szer. 3 m,
 - ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m;
- Odcinek 2 – ul. Bierzarina:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5),
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 2 m,
 - ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m;
- Odcinek 3 – ul. Łukasińskiego:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5),
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 2 m,
 - ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m.

Parametry projektowanych obiektów w ciągu drogi:

- Skrzyżowanie z ul. Augusta Emila Fieldorfa-Nila – km 0+552:
 - ✓ rondo turbinowe,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 22,5 m,
 - ✓ szer. jezdni 5 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów R = 12 m,
 - ✓ wyłukowania wylotów R = 14 m,
 - ✓ linie segregacyjne na rondzie wyniesione szer. 0,6 m,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąt skrzyżowania 84,9 stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
 - ✓ tarcza ronda wyniesiona wraz z sąsiadującymi przejściami dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie z ul. Szarych Szeregów i ul. Silwanowską - km 0+959:
 - ✓ rondo turbinowe,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 22,5 m,
 - ✓ szer. jezdni 5 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów R = 12 m,
 - ✓ wyłukowania wylotów R = 14 m,
 - ✓ linie segregacyjne na rondzie wyniesione szer. 0,6 m
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąt skrzyżowania 79,1 stopni,

- ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
- ✓ tarcza ronda wyniesiona wraz z sąsiadującymi przejściami dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie Rondo Gdańskie z ul. Górczyńską, ul. Walczaka, ul. Bierzarina - km 1+494:
 - ✓ rondo duże,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 40 m,
 - ✓ szer. jezdni 8 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów $R = 22,5$ m,
 - ✓ wyłukowania wylotów $R = 22,5$ m,
 - ✓ rondo dwupasowe z wyznaczonymi pasami przy pomocy oznakowania poziomego,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąty skrzyżowania $72,3/2/102,4$ stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
 - ✓ torowisko tramwajowe na wprost ul. Walczaka;
- Skrzyżowanie z ul. Jedwabniczą – km 2+014:
 - ✓ skrzyżowanie na prawoskręty oddzielone od jezdni głównej pasem bocznym,
 - ✓ szer. jezdni 3,5 m,
 - ✓ wyłukowanie wlotu $R = 10$ m,
 - ✓ wyłukowanie wylotu $R = 10$ m,
 - ✓ kąt skrzyżowania $89,6$ stopni,
 - ✓ skrzyżowanie wyniesione wraz z sąsiadującym przejściem dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie z ul. Łukasińskiego - km 2+352:
 - ✓ rondo średnie,
 - ✓ 3 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 25 m,
 - ✓ szer. jezdni 8,3 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów $R = 15$ m,
 - ✓ wyłukowania wylotów $R = 15$ m,
 - ✓ rondo dwupasowe bez wyznaczonych pasów,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąty skrzyżowania $10,4/91/$ stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m.

Elementy planowanego odwodnienia przebudowywanych odcinków drogi:

- odcinek ul. Walczaka:
 - ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdni asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ kolektor o średnicy od 300 do max.1200, przewidziany do wbudowania pod pasem zieleni i pod wyspą dzielącą, wspólny dla obu jezdni zbierający wodę opadową z wpustów rozlokowanych przy krawężnikach zewnętrznych,
 - ✓ wpusty z osadnikiem, przykanaliki D150 z min. pochyleniem 1%,
 - ✓ zbiornik retencyjny wody opadowej w km 1+044, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości 1,0 m w strefie płytkiej, głębokości min. 1,5 m w strefie głębokiej, z zabezpieczonymi skarpami 1:1,5, powierzchni ok. 480 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,
 - ✓ zbiornik retencyjny 1+422, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości 1,0 m w strefie płytkiej,

- głębokości min. 1,5 m w strefie głębokiej, ze skarpami 1:1,5, powierzchni ok. 300 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,
- ✓ włączenie kolektora do kolektora miejskiej kanalizacji deszczowej 1200 w ul. Górczyńskiej;
- ul. Bierzarina:
- ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka planowanej jezdni, kolektor o średnicy od 300 do max. 1200, przewidziany do wbudowania pod jezdnią,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdnia asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ wpusty z osadnikiem, przykanaliki D150 z min. pochyleniem 1%,
 - ✓ zbiornik retencyjny wody opadowej po stronie zachodniej Ronda Gdańskiego, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości 1,0 m w strefie płytkiej, głębokości min. 1,5 m w strefie głębokiej, ze skarpami 1:1,5, powierzchni ok. 1100 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,
 - ✓ włączenie kolektora do zbiornika retencyjnego i docelowo połączenie z kolektorem miejskiej kanalizacji deszczowej w ul. Górczyńskiej,
 - ✓ włączenie do kolektora w ul. Górczyńskiej i proj. zbiornika kolektora w istniejącej nitce ul. Bierzarina,
- ul. Łukasińskiego:
- ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka planowanej jezdni, kolektor o średnicy od 300 do max. 600 przewidziany jest do wbudowania pod pasem zieleni między jezdnią a ciągiem pieszo – rowerowym,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdnia asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ włączenie do kolektora ściekowego Ø 600 ZPJ SILWANA odprowadzającego ścieki do rz. Warty,
 - ✓ przepompownia wód opadowych, wyposażona w oczyszczalnię, składającą się z separatorów piasku oraz substancji ropopochodnych i zawiesiny,
 - ✓ włączenie kolektora zlokalizowanego w istniejącej nitce ul. Łukasińskiego, do planowanej przepompowni.

Zagospodarowanie terenu przyległego:

- a) Planuje się 3 główne strefy skupienia rekreacji:
- obszar Ronda Gdańskiego - w północno-zachodniej części ronda zakłada się stworzenie parku sensorycznego, przystającego do osiedla mieszkaniowego, z wyniesionymi klombami wyższej zieleni, obudowanymi w betonowych donicach, ze ścieżką rowerową biegnącą wzdłuż ciągu pieszego, płytkim kanałem retencyjnym, parkingiem rowerowym, zielenią niską na obszarze przy samym rondzie, rampą dla niepełnosprawnych i szaletem miejskim,
 - park przy starym cmentarzu, który zachowa swój charakter, funkcjonalnie wzbogacony zostanie o siłownię miejską, z urządzeniami rozsiętymi między drzewami,
 - obszar likwidowanej pętli tramwajowej. Na miejscu torowiska na obecnym etapie planowany jest trzeci zbiornik retencyjny oraz teren przeznaczony na plac zabaw lub skate park;
- b) wzdłuż ulicy Walczaka co kilkadziesiąt metrów wykonane zostaną moduły postojowe składające się z ławki z wbudowanymi stojakami rowerowymi i koszem na śmieci, wzdłuż ulic Bierzarina i Łukasińskiego co 100 metrów rozstawione zostaną ławki postojowe.
4. Inwestor rozpatrywał dwa warianty realizacji przedsięwzięcia A i B, które różnią się rozwiązaniami dotyczącymi budowy i organizacji ruchu, długości linii tramwajowej

(przebudowa ronda z zachowaniem aktualnych rozwiązań w wariantcie B). Przyjęty do realizacji został wariant A jako optymalny pod kątem rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa i odpowiedniego skanalizowania ruchu.

5. Po zakończeniu prac elementy modernizowanej drogi w obszarze realizacji przedsięwzięcia zajmować będą powierzchnię ok. 71267 m², w tym:
 - jezdnie - ok. 44760 m²,
 - ścieżki, chodniki, ciągi pieszo – rowerowe - ok. 20078 m²,
 - zjazdy publiczne - ok. 2416 m²,
 - wyspy kanalizujące wyniesione - ok. 1743 m²,
 - droga dojazdowa (Rondo ul. Bierzarina/Łukasińskiego) - ok. 1840 m²,
 - zatoki autobusowe - ok. 430 m².
6. W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia wymagane będzie wykonanie wycinki ok. 249 szt. drzew (w tym m.in.: lip drobnolistnych - 65 szt., klonów - 73 szt., jarzębów szwedzkich - 15 szt., topoli - 16 szt., dębów czerwonych - 17szt., robinii akacjowych - 11 szt., brzoź brodawkowatych - 14 szt., klonów jaworów - 9 szt., klonów jesionolistnych - 5 szt., dębów szypułkowych - 5 szt., jarzębów pospolitych - 2 szt., kasztanowców zwyczajnych - 2 szt., jabłoni - 1 szt., śliwy - 1szt., wiśni - 5 szt., czereśni - 6 szt., głogu - 1 szt., wierzby - 1 szt. Wśród tych drzew znajdują się lipy alei wpisanej do rejestru zabytków, których wycięcie jest konieczne ze względu na brak alternatywnych rozwiązań technicznych dokonania przebudowy drogi krajowej nr 22, z ich zachowaniem.
7. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew prowadzone będą na działkach:
 - w obrębie 2 Górczyn o nr ewid. - 48, 820/3, 57, 66, 2316, 470, 475, 474, 499, 501, 479, 2357, 794/1, 820/4;
 - w obrębie 3 Wawrów o nr ewid. - 2204/1, 152, 2205/2, 2188/1, 2205/3, 2085, 147/1, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 2199/2.
8. Przedsięwzięcie realizowane będzie w strefie miejskiej, na terenie zagospodarowanym. W otoczeniu modernizowanej drogi, stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia, występują tereny o różnych funkcjach, np.: tereny zabudowy mieszkaniowej, usługowej, tereny usług rzemieślniczych i drobnej produkcji, tereny magazynowo-składowe, tereny obiektów produkcyjnych, tereny infrastruktury technicznej, obiektów usługowych i handlu wielkopowierzchniowego.
9. Obecny zły stan techniczny nawierzchni modernizowanej drogi (liczne spękania, dziury i nierówności), brak przystosowania do obsługi ruchu o dużym natężeniu (a co za tym idzie brak płynności ruchu) negatywnie oddziałuje na stan środowiska w rejonie przedsięwzięcia.
10. Obszar przedsięwzięcia położony jest w zlewni rzeki Warty, która przepływa po południowej stronie analizowanego terenu w odległości ca 2 km oraz zlewni rzeki Kłodawki, która przepływa po zachodniej stronie analizowanego terenu, w odległości ok. 3 km. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stanowią one Jednolite Części Wód Powierzchniowych o nazwie Warta od Noteci do ujścia, o europejskim kodzie JCWP PLRW6000211899 i o nazwie Kłodawka, o europejskim kodzie JCWP PLRW6000171829, położone w regionie wodnym Warty, w ekoregionie Równiny Centralne. Zgodnie z Planem, celem środowiskowym dla rzeki Warty i dla rzeki Kłodawki jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego. Ponadto jest to teren Jednolitych Części Wód Podziemnych o nazwie JCWPd 26 i europejskim kodzie JCWPd PLGW650026 oraz o nazwie JCWPd 35 i europejskim kodzie JCWPd PLGW650035 w regionie wodnym Warty, w ekoregionie Równiny Centralne. Zgodnie z planem dla ww. JCWPd celem środowiskowym jest:
 - zapobieganie dopływowi lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
 - zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych oraz poprawa ich stanu,
 - zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych,
 - wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka,

- osiągnięcie co najmniej wartości progowych, określonych dla klasy III jakości wód podziemnych.
11. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami objętymi ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód, poza obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarami wybrzeży. Teren ten nie stanowi obszaru przylegającego do jezior, obszaru górskiego, leśnego ani ochrony uzdrowiskowej.
 12. W obszarze realizacji planowanego przedsięwzięcia znajdują się następujące obiekty dziedzictwa kulturowego:
 - zabytkowa aleja lipowa, wpisana do rejestru zabytków decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Zielonej Gorze, w pasie DK 22 wzdłuż ul. Walczaka, na odcinku od ronda Gdańskiego do wschodnich granic miasta,
 - południowa część cmentarza ewangelickiego z drugiej połowy XIX w. wpisanego do gminnej ewidencji zabytków miasta Gorzowa Wlkp.
 Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z koniecznością dokonania jednostronnej wycinki drzew alei lipowej, park położony przy starym cmentarzu zachowa swój charakter, funkcjonalnie wzbogacony zostanie o urządzenia siłowni miejskiej rozstawione między drzewami. Wszelkie działania prowadzone przy ww. zabytkach wymagają uzgodnień z organem konserwatorskim.
 13. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów sieci Natura 2000 i nie będzie oddziaływać na gatunki i siedliska tam chronione oraz nie spowoduje fragmentacji obszarów. Najbliższe obszary objęte ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 1651 ze zm.) występujące w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia to obszar chronionego krajobrazu "4 - Dolina Warty i Dolnej Noteci" oraz obszary Natura 2000 Dolina Dolnej Noteci PLB080002 i Ujście Noteci PLH080006, położone w odległości ponad 1,0 km w kierunku południowym.
 14. W rejonie realizacji przedsięwzięcia występują tereny, zagrożone przekroczeniami dopuszczalnych wartości hałasu powodowane hałasem drogowym, są to tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zlokalizowane przy ul. Walczaka i tereny zabudowy mieszkaniowo - usługowej zlokalizowane przy ul. Łukasińskiego. Aktualizacja mapy akustycznej opracowanej dla miasta Gorzowa Wlkp. wykazała, że przekroczenia te mogą osiągać wartości przedziału 0 - 5 dB określone wskaźnikiem L_{DWN} .
 15. Oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie jego realizacji, związane będzie z prowadzeniem prac rozbiórkowych, budowlanych, ziemnych i instalacyjnych, związanych z przebudową istniejących i budową nowych odcinków jezdni, przebudową infrastruktury technicznej biegnącej w drodze i ułożeniem nowych odcinków, wykonaniem zbiorników retencyjnych, budową przepompowni i urządzeń oczyszczających wody opadowe, montażem infrastruktury towarzyszącej i zagospodarowaniem terenu w otoczeniu. Na tym etapie:
 - a) wykorzystywane będą m.in.
 - nawierzchnia bitumiczna w ilości ok. 23000 m³ oraz kostka betonowa w ilości ok. 20000 m²,
 - kruszywo, rury PCV, PE, PEHD, materiały oświetlenia ulicznego i inne do wykonania infrastruktury,
 - paliwo przez samochody, maszyny i inny sprzęt,
 - energia o mocy ok. 150 kW do zasilania oświetlenia drogowego, na potrzeby zaplecza budowy technicznej;
 - b) wytwarzane będą odpady:
 - niebezpieczne typu:
 - ✓ odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne, używanych do malowania obiektów oraz sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi powstające w wyniku eksploatacji maszyn i pojazdów oraz zużywania się odzieży roboczej, które magazynowane będą w zamkniętych pojemnikach,

- ✓ zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, odpady metali zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne - powstające przy pracach rozbiórkowych oraz przebudowie infrastruktury technicznej - które przechowywane będą w kontenerach,
- ✓ odpady gleby i ziemi, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne oraz mieszanki bitumiczne zawierające smołę, powstające w wyniku prowadzonych prac ziemnych związanych z przebudową infrastruktury technicznej - które przechowywane będą w przyzmacz usypywanych w miejscach zabezpieczonych szczelną warstwą przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu,
 - inne niż niebezpieczne typu:
- ✓ odpady wyciętych drzew - gromadzone w przyzmacz,
- ✓ odpady betonu oraz gruz betonowy, ceglany, odpady elementów wyposażenia, odpady asfaltu, żelaza i stali, mieszaniny metali, kabli, materiałów izolacyjnych, urobku z pogłębiania, które powstawać będą w wyniku prowadzenia prac ziemnych, rozbiórkowych oraz związane będą z przebudową infrastruktury technicznej - gromadzone będą selektywnie w specjalnie wyznaczonych do tego kontenerach lub na przyzmacz,
- ✓ opakowania materiałów użytych do budowy, magazynowane w kontenerach,
- ✓ odpady komunalne powstające na placu budowy przechowywane będą selektywnie w kontenerach.

Wytwarzane odpady gromadzone będą w wydzielonym miejscu, odizolowanym od podłoża warstwą nieprzepuszczalną, w pasie drogowym przewidzianym pod realizację drogi (z przykryciem odpadów aby nie zachodziła możliwość migracji zanieczyszczeń w wyniku infiltracji przez wody opadowe) lub bezpośrednio załadowywane na środki transportu. Następnie wszystkie odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym zezwolenie na prowadzenie tego rodzaju działalności;

- c) powstawać będą ścieki bytowe, które gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych i okresowo wywożone do oczyszczalni ścieków;
- d) występować będzie emisja niezorganizowana zanieczyszczeń do powietrza, o charakterze przemijającym i niewielkiej intensywności, powodowana:
 - spalaniem paliw przez pojazdy dowożące materiały budowlane oraz pracujące maszyny i urządzenia - tlenki azotu, tlenki siarki, tlenek węgla, pył,
 - transportem materiałów budowlanych, pracami związanymi z likwidacją obecnej konstrukcji drogi, przechowywaniem kruszywa, przemieszczaniem mas ziemnych - emisja pyłu,
 - pracami wykończeniowymi (emisja związków lotnych pochodzących z farb i lakierów).

Przewidziane działania związane z przewożeniem materiałów sypkich pojazdami zabezpieczonymi plandeką, zabezpieczeniem materiałów sypkich przechowywanych na terenie przed wtórnym pyleniem, lokalizowaniem zaplecza technicznego budowy z dala od okien budynków mieszkalnych, ograniczeniem pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym, zastosowaniem gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, ograniczą w znacznym stopniu skalę tych emisji;

- e) emitowany będzie hałas powodowany pracą maszyn i urządzeń budowlanych. W rejonie realizacji przedsięwzięcia występują tereny chronione akustycznie. Biorąc jednak pod uwagę, iż roboty budowlane ograniczane będą do godzin 8⁰⁰ - 18⁰⁰ i będą prowadzone w sposób eliminujący gromadzenie pracujących maszyn budowlanych w jednym miejscu, a przedsięwzięcie ma charakter liniowy, co wiąże się z przemieszczaniem lokalizacji prowadzenia robót, czyli okresowym oddziaływaniem na dany teren, można przypuszczać, że skala emitowanego hałasu na etapie realizacji nie powinna negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie;
- f) dokonana będzie wycinka drzew kolidujących z planowaną przebudową w zakresie niezbędnym do realizacji przedsięwzięcia, w tym drzew zabytkowej alei lipowej oraz jarzębów szwedzkich - gatunku objętego ochroną ścisłą na podstawie rozporządzenia

Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014r. poz. 1409). Aleja lipowa może być potencjalnym siedliskiem owadów ksylofagicznych, w tym podlegającej ścisłej ochronie gatunkowej oraz występującej w II Załączniku Dyrektywy Siedliskowej pachnicy dębowej. Wycinka tych drzew odbędzie się pod nadzorem entomologa. W przypadku stwierdzenia pachnicy dębowej kłody zasiedlone przez pachnicę zostaną przeniesione do odpowiedniego siedliska zastępczego w celu dokończenia swojego cyklu rozwojowego. W ramach rekompensaty strat przewidziane zostało wykonanie nasadzeń zastępczych lipy drobnolistnej i dębu szypułkowego, wzdłuż modernizowanej drogi oraz w obrębie projektowanych pasów zieleni i skwerów, w ilości nie mniejszej niż ilość wyciętych drzew. Obwód sadzonki drzewa w pierśnicy będzie nie mniejszy niż 12 cm, a wysokość nie mniejsza niż 2,5 m. W przypadku stwierdzenia pachnicy za jedno wycięte drzewo pachnicowe zostanie posadzonych 10 nowych drzewek. Usunięcie drzew kolidujących z planowanym przedsięwzięciem prowadzone będzie w okresie poza sezonem lęgowym ptaków. Drzewa o pierśnicy powyżej 30 cm będą usuwane pod nadzorem chiropterologa, poza okresem rozrodu nietoperzy.

- g) drzewa zlokalizowane w pobliżu prowadzonych prac ziemnych mogą ulegać uszkodzeniu, dlatego przewiduje się ich zabezpieczenie na czas realizacji przed uszkodzeniem poprzez obłożenie pni, nie pozostawianie odkrytych korzeni, nie magazynowanie materiałów budowlanych oraz ziemi bezpośrednio pod koronami drzew, prowadzenie prac w strefie wzrostu bez użycia ciężkiego sprzętu, wykluczenie prac ziemnych w odległości mniejszej od pnia niż wartość dwukrotnego jego obwodu mierzonego na wysokości 130 cm nad ziemią, a w przypadku drzew o obwodzie poniżej 50 cm odległość ta będzie wynosić co najmniej 1 m;
 - h) może wystąpić incydentalne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego powodowanego wyciekami substancji ropopochodnych z pojazdów, maszyn czy urządzeń, dlatego konserwacja tego sprzętu prowadzona będzie na specjalnie do tego wyznaczonym i izolowanym podłożu zaplecza budowy, posiadającego sorbenty, maty bądź biopreparaty do neutralizacji i likwidacji ewentualnych rozlewów olejowych;
 - i) płazy gady i drobne ssaki mogą wpadać do wpustów deszczowych, stąd przewidziano zastosowanie krat o możliwie najwęższych szczelinach (<2 cm) lub usypanie warstw gruboziarnistego, naturalnego kruszywa o wysokiej przepuszczalności i średnicy większej od szerokości szczelin w kratce;
 - j) przygotowanie podłoża pod drogę, ułożenie kanalizacji deszczowej oraz wykonanie zbiorników retencyjnych związane będzie z wykonywaniem wykopów o głębokości: 1 m dla dróg, 3-4 m pod instalacje kanalizacyjne, do 1,5 m pod instalacje kablowe, do 2-3 m pod zbiorniki retencyjne. Wg danych przedstawionych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia budowa geologiczna na obszarze planowanego przedsięwzięcia została rozpoznana do głębokości 3,0 - 7,0 m. Stwierdzono występowanie głównie czwartorzędowych glin piaszczystych oraz piasków gliniastych. W stropie pasa zieleni występuje (od 0,5 m do 0,7 m) warstwa gleby lub nasypów zbudowanych z gleby, gliny, piasku gliniastego. Do badanej głębokości nie stwierdzono występowania warstwy wodonośnej. Okresowo mogą pojawiać się sączenia wody na powierzchni glin piaszczystych i piasków gliniastych. Budowa hydrogeologiczna w rejonie realizacji prac, głębokość planowanych do wykonywania wykopów wskazywać może, że nie będzie zachodzić konieczność prowadzenia prac odwodnieniowych, które mogłyby potencjalnie oddziaływać na wody podziemne.
16. Potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie eksploatacji może być związane z:
- a) wprowadzaniem wód opadowych do rzeki Warty i do rzeki Kłodawki w ilości 737,39 l/s i 31101,5 m³/rok łącznie. Wody opadowe z ulicy Walczaka, Bierzarina i części ulicy Łukasińskiego odprowadzane będą do kolektora miejskiej kanalizacji deszczowej w ul. Górczyńskiej, odprowadzającego ścieki do odbiornika docelowego - rzeki Kłodawki, poprzez urządzenia oczyszczające tj. separatory piasku i substancji ropopochodnych. Z pozostałej części ulicy Łukasińskiego wody opadowe odprowadzane będą poprzez przepompownię wyposażoną w urządzenia oczyszczające (separatory piasku i substancji

ropopochodnych) do kolektora ZPJ SILWANA, którego odbiornikiem jest docelowo rzeka Warta. Odprowadzane wody opadowe przy zastosowaniu przewidywanych urządzeń oczyszczających o przepustowościach dobranych dla ilości odprowadzanych ścieków spełniać będą wymagania jakościowe określone w przepisach ochrony środowiska dla ścieków opadowych wprowadzanych do wód powierzchniowych.

- b) wytwarzaniem odpadów związanych z obsługą ruchu komunikacyjnego i utrzymaniem drogi w odpowiednim stanie technicznym, m.in.:
- ✓ odpadów organicznych z utrzymania zieleni poboczny oraz zebranych gałęzi i liści z drzew przydrożnych,
 - ✓ odpadów z remontów infrastruktury drogowej, zużytych urządzeń zawierających niebezpieczne elementy powstające w wyniku konserwacji sieci technicznych gromadzonych w kontenerach,
 - ✓ odpadów z czyszczenia ulic i placów zimowego utrzymania dróg, które przechowywane będą w kontenerach,
 - ✓ odpadów z czyszczenia piaskowników i separatorów substancji ropopochodnych, które gromadzone będą w zamkniętych pojemnikach lub bezpośrednio przeładowywane na tabor transportowy,
 - ✓ zmieszanych odpadów komunalnych wytwarzanych przez użytkowników drogi gromadzonych w pojemnikach lub kontenerach.

Następnie wszystkie odpady przekazywane będą do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym zezwolenie na prowadzenie tego rodzaju działalności;

- c) emisją hałasu komunikacyjnego (drogowego i tramwajowego). Analizy rozprzestrzeniania się hałasu, wykonane dla horyzontu czasowego 2028 r. prognozowanego natężenia ruchu drogowego, natężenia ruchu tramwajowego określonego na podstawie aktualnych przejazdów tramwajów, torowiska na podkładach betonowych i podsypce z kruszywa oraz cichej nawierzchni odcinków przebudowywanych dróg, wykazały przewidywane występowanie niewielkich przekroczeń na terenach chronionych akustycznie, zarówno dla pory dnia jak i nocy. Najwyższe odnotowane wartości przekroczeń w receptorach na poszczególnych kondygnacjach elewacji zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w pierwszej linii od pasa drogi oraz przestrzennie w buforze około 200 m od przebiegu drogi nie przekraczają wartości 0,5 dB. Przyjęte rozwiązania (zastosowanie cichej nawierzchni, wymiana torowiska) przyczynią się zatem do poprawy stanu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia;
- d) emisją zanieczyszczeń do powietrza wynikających z transportu samochodowego. Wyniki przeprowadzonych obliczeń stężeń zanieczyszczeń powietrza w zakresie pyłu PM₁₀, dwutlenku siarki, tlenków azotu, tlenku węgla, amoniaku, benzenu, ołowiu, węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, wykonane dla założeń struktury i natężenia ruchu prognozowanych dla 2028 r. wskazują jednak, iż nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza zarówno dla stężeń jednogodzinnych jak i średniorocznych. Dla wszystkich wskaźników najwyższa obliczona wartość stężeń średniorocznych nie przekracza wartości dyspozycyjnej, natomiast obliczona wartość stężeń jednogodzinnych jest niższa (poza tlenkami azotu) od 0,1·D₁;
17. Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja drogi krajowej nr 22, a zatem nie badano zgodności jej lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, w którym wśród rodzajów przedsięwzięć zwolnionych z tego obowiązku wymieniono m.in. drogi publiczne.
18. Planowane przedsięwzięcie przy przyjętych rozwiązaniach jego realizacji, nie będzie wywierało negatywnego wpływu na zasoby wód powierzchniowych, nie pogorszy wartości parametrów fizykochemicznych, które zdecydowały o stanie wód, nie będzie powodować zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, określonych dla jednolitej części wód powierzchniowych i podziemnych oraz nie będzie naruszać ustalonych warunków korzystania z wód regionu wodnego Warty gdyż:

- wprowadzanie wód opadowych do rzeki Warty i do rzeki Kłodawki łącznie w ilości 737,39 l/s nie spowoduje naruszenia przepływów nienaruszalnych tych cieków. Jakość odprowadzanych wód opadowych oczyszczonych na planowanych do zastosowania urządzeniach (piaskowniki i separatory substancji ropopochodnych) o przepustowościach właściwie dobranych do ilości odprowadzanych ścieków) nie będzie powodować przekroczeń wymaganych parametrów 100 mg/l zawiesiny ogólnej i 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych;
 - przewidywany jest znikomy wzrost stężeń zanieczyszczeń w wodach rzeki Warty i rzece Kłodawce po wprowadzeniu oczyszczonych wód opadowych z uwagi na duże przepływy wody w odbiornikach;
 - zaplanowano na etapie realizacji i eksploatacji szereg działań minimalizujących, zagrożenie wystąpienia zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego.
19. Przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie będzie wpływało na zmiany klimatu w rejonie inwestycji, a także nie zmieniają się warunki klimatu lokalnego i warunki bioklimatyczne w zakresie skutków krótko-, średnio- czy długoterminowych. Planowane przedsięwzięcie pozostanie bez istotnego wpływu na regionalne uwarunkowania klimatyczne. Efektem realizacji przedsięwzięcia będzie upłynnienie ruchu oraz uatrakcyjnienie transportu publicznego w tej części miasta w wyniku rozbudowy infrastruktury tramwajowej, co wiązać się będzie z lokalną redukcją emisji zanieczyszczeń z transportu indywidualnego, w tym gazów cieplarnianych. Przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter jest odporne na efekty zmian klimatycznych, które w obszarze naszego kraju przejawiają się zwiększoną frekwencją i intensywnością ekstremalnych zdarzeń pogodowych. Realizowane jest ono poza obszarem zagrożenia powodzią, przyjęte rozwiązania przewidują budowę zbiorników retencyjnych wód opadowych, zagospodarowanie terenu przyległego przewiduje przeznaczenie znacznego obszaru na tereny zieleni parkowej i miejsca rekreacji.
20. Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczone do zakładów wymienionych w art. 248 ustawy Prawo ochrony środowiska, stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, w zależności od rodzaju, kategorii i ilości substancji niebezpiecznej znajdującej się w zakładzie, określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki 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 2016r., poz. 138).
21. Przewidywane oddziaływanie analizowanego przedsięwzięcia ma charakter lokalny, nie będzie powodować powstawania ponadnormatywnych zanieczyszczeń środowiska, mogących się przemieszczać na dalekie odległości, w związku z czym nie wystąpi możliwość określona w art. 104 ust.1 pkt 1 lit a) ustawy ooś, znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na skutek realizacji planowanego przedsięwzięcia.
- II. Biorąc powyższe pod uwagę, a także opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wilkp. i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wilkp. organ postanowieniem z dnia 15.04.2016 r., znak: WSR-II.6220.11.2016.WG stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Postanowienie wpisano do publicznie dostępnego wykazu akt pod nr 53/2016.

Odstąpiono od kodeksowej zasady określonej w art. 10 § 1 Kpa umożliwienia stronom wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji, z uwagi na grożącą niepowetowaną szkodę materialną, polegającą na zagrożeniu nieprzyznania dotacji na realizację przedsięwzięcia, o czym inwestor poinformował w piśmie z dnia 19.04.2016 r.

Organ mając na względzie, iż planowane przedsięwzięcie realizowane będzie poza obszarami wymagającymi specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, zwierząt i ich

siedlisk, a eksploatacja instalacji nie będzie źródłem ponadnormatywnych emisji substancji i energii do środowiska, oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie wywierać istotnej presji na środowisko przyrodnicze, nie spowoduje negatywnego oddziaływania na ludzi, nie pogorszy krajobrazu i klimatu, wpłynie na poprawę płynności ruchu oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego w tej części miasta, co wiązać się będzie z lokalną redukcją emisji zanieczyszczeń z transportu indywidualnego, w tym gazów cieplarnianych, a przyjęte rozwiązania (zastosowanie cichej nawierzchni, wymiana torowiska) przyczynią się do poprawy stanu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia, na podstawie art. 84 ust.1 ustawy ooś, który stanowi, iż w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, orzeciono jak w sentencji niniejszej decyzji. Zgodnie z art. 84 ust. 2 tejże ustawy, charakterystyka całego przedsięwzięcia, stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Pouczenie

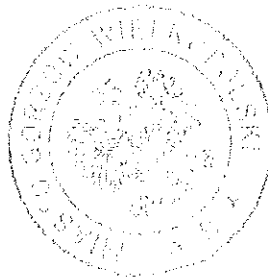
Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gorzowie Wielkopolskim, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Gorzowa Wlkp. w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy ooś. Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o niniejszej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. oraz opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp., podlega podaniu do wiadomości publicznej. Dane o niniejszej decyzji podlegają ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach www.bip.gorzow.pl.

Za wydaną decyzję nie pobrano opłaty skarbowej na podstawie zwolnienia określonego w art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej (tj. Dz. U. z 2015 r., poz.783 ze zm.).



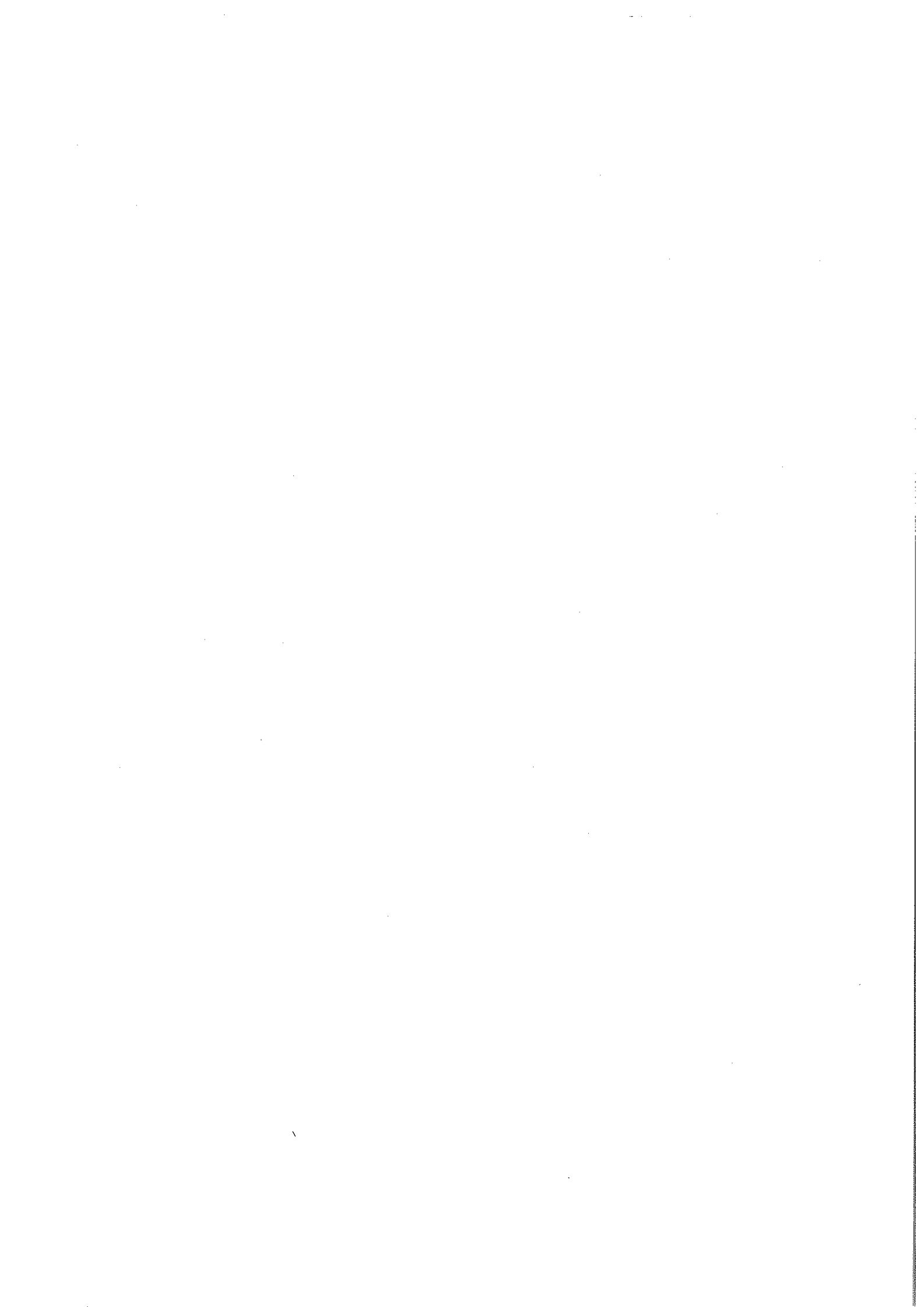
z up. PREZYDENTA
M. Matczak
mgr Małgorzata Antonowicz-Matczak
Kierownik Referatu Ochrony Przyrody,
Rolnictwa i Leśnictwa

Otrzymują:

1. Strony w drodze obwieszczenia zamieszczonego w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. oraz w rejonie realizacji przedsięwzięcia
2. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Jagiellończyka 8, 66-400 Gorzów Wlkp.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Kosynierów Gdyńskich 27, 66-400 Gorzów Wlkp.



Załącznik Nr 1

do decyzji z dnia 22.04.2016 r. znak: WSR-II.6220.11.2016.WG o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. "Modernizacja wschodniego wylotu DK nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta"

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Przedmiotem przedsięwzięcia jest modernizacja wschodniego wylotu drogi krajowej nr 22 w Gorzowie Wlkp. na odcinku od ronda Sybiraków do granic miasta, o długości około 3,6 km. Przedsięwzięcie realizowane będzie w północno-wschodniej części miasta Gorzowa Wlkp., w ciągu ulic Łukasieńskiego, Bierzarina, Walczaka, na działkach o nr ewid:

- w obrębie 2 Górczyn: 48, 51, 66, 80, 470, 475, 499, 501, 55, 57, 58, 2316, 473, 479, 2357, 820/3, 52/2, 53/2, 2300/1, 469/2, 794/1, 794/2, 474, 820/4:
- w obrębie 3 Wawrów: 233/20, 124, 127, 118, 193, 2198, 207, 2085, 2030, 2084, 2082, 2025, 123, 152, 2168, 2027, 2024, 2026, 2204/1, 2205/2, 2188/1, 2188/2, 2205/3, 147/1, 201/2, 2189/2, 272/1, 141/7, 279/2, 286/2, 141/6, 2199/2, 344/2, 203/1, 219/3, 202/2, 265/1, 149/3, 2189/1, 2161/2, 192/6, 216/6, 200/4, 2019/1, 265/10, 198/1, 199/1, 200/5, 265/8, 265/7, 265/6, 265/5, 265/4, 119/5, 2205/4, 280/7, 2029/1, 2019/12, 211/1, 228/3, 2204/3, 280/10, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 201/3, 197/2, 264/2, 271/2, 262/3, 272/2, 211/2, 194/1, 218/2, 2205/5, 2205/1, 2204/2, 2019/2, 281, 139.

Przedsięwzięcie obejmować będzie m.in. przebudowę istniejących jezdni, budowę drugich nowych jezdni, przebudowę skrzyżowań, przebudowę infrastruktury technicznej, istniejącego torowiska i sieci trakcyjnej, przedłużenie torowiska, budowę ciągów pieszo rowerowych, kanalizacji deszczowej, oświetlenia drogowego, zagospodarowanie terenu przyległego. Przedsięwzięcie realizowane będzie w strefie miejskiej, na terenie zagospodarowanym. W otoczeniu modernizowanej drogi, stanowiącej przedmiot przedsięwzięcia, występują tereny o różnych funkcjach, np.: tereny zabudowy mieszkaniowej, usługowej, tereny usług rzemieślniczych i drobnej produkcji, tereny magazynowo-składowe, tereny obiektów produkcyjnych, tereny infrastruktury technicznej, obiektów usługowych i handlu. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów sieci Natura 2000 i nie będzie oddziaływać na gatunki i siedliska tam chronione oraz nie spowoduje fragmentacji tych obszarów.

2. Inwestor:

Prezydent Miasta Gorzowa Wielkopolskiego

3. Zakres realizacji przedsięwzięcia obejmować będzie:

a) Odcinek 1 – ul. Walczaka:

- przebudowę istniejącej i budowę drugiej jezdni drogi krajowej nr 22, (na odcinku o długości ok. 1,5 km):
 - ✓ 2 jezdnie wyposażone w dwa pasy ruchu, oddzielone początkowo pasem manewrowym, następnie szerokim pasem dzielącym,
- przebudowę 3 skrzyżowań:
 - ✓ 2 skrzyżowania typu rondo turbinowe 4 - wlotowe,
 - ✓ 1 skrzyżowanie typu rondo duże 4 - wlotowe,
- budowę kanalizacji deszczowej i zbiorników retencyjnych,
- budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
- budowę chodników,
- budowę ciągów pieszo – rowerowych,

- budowę ścieżek rowerowych,
 - przebudowę torowiska i sieci trakcyjnej, likwidację pętli tramwajowej i przedłużenie torowiska do skrzyżowania z ul. Fieldorfa – Nila, z przystankiem końcowym mijankowym, wykonanie torowiska w technologii podkładów betonowych na podbudowie z tłucznia, w pasie dzielącym jezdnie,
 - przebudowę i budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę zjazdów,
 - zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
 - zagospodarowanie rekreacyjne terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
 - przygotowanie drogi do przyszłej rozbudowy sieci tramwajowej,
 - zastosowanie elementów ochrony środowiska,
 - wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
 - budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych i na przejeździe tramwajowym,
 - przebudowę infrastruktury technicznej;
- b) Odcinek 2 – ul. Bierzarina:
- budowę drugiej jezdni (na odcinku o długości ok. 0,8 km),
 - przebudowę 2 skrzyżowań:
 - ✓ 1 skrzyżowanie skanalizowane wyniesione oddzielone pasem dzielącym na prawoskręty,
 - ✓ 1 skrzyżowanie typu rondo średnie 3 - wlotowe,
 - budowę kanalizacji deszczowej,
 - budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - budowę ciągów pieszo – rowerowych,
 - przebudowę i budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę zjazdów,
 - zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
 - zagospodarowanie terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
 - zastosowanie elementów ochrony środowiska,
 - wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
 - budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych,
 - przebudowę infrastruktury technicznej;
- c) Odcinek 3 – ul. Łukasieńskiego:
- budowę drugiej jezdni drogi (na odcinku o długości ok. 1,3 km),
 - budowę barier energochłonnych drogowych w obszarze wiaduktu,
 - budowę kanalizacji deszczowej,
 - budowę oświetlenia drogowego w systemie LED,
 - budowę ciągów pieszo – rowerowych,
 - przebudowę i budowę zatok autobusowych,
 - przebudowę zjazdów,
 - zastosowanie elementów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego celem uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa,
 - zagospodarowanie terenu wokół drogi pod kątem społecznym,
 - zastosowanie elementów ochrony środowiska,
 - wdrożenie systemu ITS jako rozwiązań transportowych i komunikacyjnych,
 - budowę sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych,
 - przebudowę infrastruktury technicznej.

Odcinki ulic przewiduje się wykonać jako:

- Odcinek 1 - ul. Walczaka:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5), o nawierzchni cichej typu np. SMA o uziarnieniu do 8 mm lub BBTM,
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 15 m,

- ✓ pas manewrowy szer. 3 m,
- ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m;
- Odcinek 2 – ul. Bierzarina:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5),
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 2 m,
 - ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m;
- Odcinek 3 – ul. Łukasińskiego:
 - ✓ dwie jezdnie ograniczone krawężnikami, wyposażone w dwa pasy ruchu (2x3,5),
 - ✓ wyspa dzieląca szer. 2 m,
 - ✓ zatoki autobusowe szer. 3,5 m.

Parametry projektowanych obiektów w ciągu drogi:

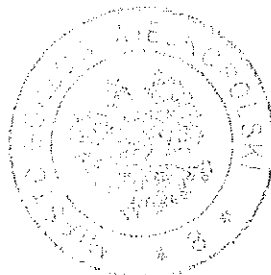
- Skrzyżowanie z ul. Augusta Emila Fieldorfa-Nila – km 0+552:
 - ✓ rondo turbinowe,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 22,5 m,
 - ✓ szer. jezdni 5 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów R = 12 m,
 - ✓ wyłukowania wylotów R = 14 m,
 - ✓ linie segregacyjne na rondzie wyniesione szer. 0,6 m,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąt skrzyżowania 84,9 stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
 - ✓ tarcza ronda wyniesiona wraz z sąsiadującymi przejściami dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie z ul. Szarych Szeregów i ul. Silwanowską - km 0+959:
 - ✓ rondo turbinowe,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 22,5 m,
 - ✓ szer. jezdni 5 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów R = 12 m,
 - ✓ wyłukowania wylotów R = 14 m,
 - ✓ linie segregacyjne na rondzie wyniesione szer. 0,6 m
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąt skrzyżowania 79,1 stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
 - ✓ tarcza ronda wyniesiona wraz z sąsiadującymi przejściami dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie Rondo Gdańskie z ul. Górczyńską, ul. Walczaka, ul. Bierzarina - km 1+494:
 - ✓ rondo duże,
 - ✓ 4 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 40 m,
 - ✓ szer. jezdni 8 m,
 - ✓ wyłukowania wlotów R = 22,5 m,
 - ✓ wyłukowania wylotów R = 22,5 m,
 - ✓ rondo dwupasowe z wyznaczonymi pasami przy pomocy oznakowania poziomego,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąty skrzyżowania 72,3/2/102,4 stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m,
 - ✓ torowisko tramwajowe na wprost ul. Walczaka;
- Skrzyżowanie z ul. Jedwabniczą – km 2+014:
 - ✓ skrzyżowanie na prawoskręty oddzielone od jezdni głównej pasem bocznym,
 - ✓ szer. jezdni 3,5 m,

- ✓ wyłukowanie wlotu $R = 10$ m,
- ✓ wyłukowanie wylotu $R = 10$ m,
- ✓ kąt skrzyżowania $89,6$ stopni,
- ✓ skrzyżowanie wyniesione wraz z sąsiadującym przejściem dla pieszych i rowerzystów;
- Skrzyżowanie z ul. Łukasińskiego - km 2+352:
 - ✓ rondo średnie,
 - ✓ 3 – wlotowe,
 - ✓ zewnętrzny promień 25 m,
 - ✓ szer. jezdni $8,3$ m,
 - ✓ wyłukowania wlotów $R = 15$ m,
 - ✓ wyłukowania wylotów $R = 15$ m,
 - ✓ rondo dwupasowe bez wyznaczonych pasów,
 - ✓ wyloty 1 – pasowe,
 - ✓ kąty skrzyżowania $10,4/91/$ stopni,
 - ✓ wyspa środkowa z pierścieniem szer. 1 m.

Elementy planowanego odwodnienia przebudowywanych odcinków drogi:

- odcinek ul. Walczaka:
 - ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdni asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ kolektor o średnicy od 300 do max. 1200 , przewidziany do wbudowania pod pasem zieleni i pod wyspą dzielącą, wspólny dla obu jezdni zbierający wodę opadową z wpustów rozlokowanych przy krawężnikach zewnętrznych,
 - ✓ wpusty z osadnikiem, przykanaliki D150 z min. pochyleniem 1% ,
 - ✓ zbiornik retencyjny wody opadowej w km 1+044, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości $1,0$ m w strefie płytkiej, głębokości min. $1,5$ m w strefie głębokiej, z zabezpieczonymi skarpami $1:1,5$, powierzchni ok. 480 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,
 - ✓ zbiornik retencyjny 1+422, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości $1,0$ m w strefie płytkiej, głębokości min. $1,5$ m w strefie głębokiej, ze skarpami $1:1,5$, powierzchni ok. 300 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,
 - ✓ włączenie kolektora do kolektora miejskiej kanalizacji deszczowej 1200 w ul. Górczyńskiej;
- ul. Bierzarina:
 - ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka planowanej jezdni, kolektor o średnicy od 300 do max. 1200 , przewidziany do wbudowania pod jezdnią,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdni asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ wpusty z osadnikiem, przykanaliki D150 z min. pochyleniem 1% ,
 - ✓ zbiornik retencyjny wody opadowej po stronie zachodniej Ronda Gdańskiego, otwarty, którego korpus w postaci budowli ziemnej dopasowany będzie do otaczającego terenu, głębokości $1,0$ m w strefie płytkiej, głębokości min. $1,5$ m w strefie głębokiej, ze skarpami $1:1,5$, powierzchni ok. 1100 m², z zabrukowanym dopływem i odpływem wyposażonym w kraty oraz z regulatorem przepływu na wypływie, połączony z kolektorem deszczowym głównym, zagospodarowany roślinnością zapewniającą oczyszczanie wód,

- ✓ włączenie kolektora do zbiornika retencyjnego i docelowo połączenie z kolektorem miejskiej kanalizacji deszczowej w ul. Górczyńskiej,
 - ✓ włączenie do kolektora w ul. Górczyńskiej i proj. zbiornika kolektora w istniejącej nitce ul. Bierzarina,
 - ul. Łukasińskiego:
 - ✓ kanalizacja deszczowa wprowadzona na całej długości odcinka planowanej jezdni, kolektor o średnicy od 300 do max. 600 przewidziany jest do wbudowania pod pasem zieleni między jezdnią a ciągiem pieszo – rowerowym,
 - ✓ wpusty deszczowe przewidziane średnio na 150 m² powierzchni zlewni utwardzonej (jezdnia asfaltowa, kostka brukowa),
 - ✓ włączenie do kolektora ściekowego Ø 600 ZPJ SILWANA odprowadzającego ścieki do rz. Warty,
 - ✓ przepompownia wód opadowych, wyposażona w oczyszczalnię, składającą się z separatorów piasku oraz substancji ropopochodnych i zawiesiny,
 - ✓ włączenie kolektora zlokalizowanego w istniejącej nitce ul. Łukasińskiego, do planowanej przepompowni.
- d) Zagospodarowanie terenu przyległego:
- Planuje się 3 główne strefy skupienia rekreacji:
- obszar Ronda Gdańskiego - w północno-zachodniej części ronda zakłada się stworzenie parku sensorycznego, przystającego do osiedla mieszkaniowego, z wyniesionymi klombami wyższej zieleni, obudowanymi w betonowych donicach, ze ścieżką rowerową biegnącą wzdłuż ciągu pieszego, płytkim kanałem retencyjnym, parkingiem rowerowym, zielenią niską na obszarze przy samym rondzie, rampą dla niepełnosprawnych i szaletem miejskim,
 - park przy starym cmentarzu, który zachowa swój charakter, funkcjonalnie wzbogacony zostanie o siłownię miejską, z urządzeniami rozsyłanymi między drzewami,
 - obszar likwidowanej pętli tramwajowej. Na miejscu torowiska na obecnym etapie planowany jest trzeci zbiornik retencyjny oraz teren przeznaczony na plac zabaw lub skate park;
 - wzdłuż ulicy Walczaka co kilkadziesiąt metrów wykonane zostaną moduły postojowe składające się z ławki z wbudowanymi stojakami rowerowymi i koszem na śmieci, wzdłuż ulic Bierzarina i Łukasińskiego co 100 metrów rozstawione zostaną ławki postojowe.
- e) Po zakończeniu prac elementy modernizowanej drogi w obszarze realizacji przedsięwzięcia zajmować będą powierzchnię ok. 71267 m², w tym:
- jezdnie - ok. 44760 m²,
 - ścieżki, chodniki, ciągi pieszo – rowerowe - ok. 20078 m²,
 - zjazdy publiczne - ok. 2416 m²,
 - wyspy kanalizujące wyniesione - ok. 1743 m²,
 - droga dojazdowa (Rondo ul. Bierzarina/Łukasińskiego) - ok. 1840 m²,
 - zatoki autobusowe - ok. 430 m².
- f) Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew prowadzone będą na działkach:
- w obrębie 2 Górczyn o nr ewid. - 48, 820/3, 57, 66, 2316, 470, 475, 474, 499, 501, 479, 2357, 794/1, 820/4;
 - w obrębie 3 Wawrów o nr ewid. - 2204/1, 152, 2205/2, 2188/1, 2205/3, 2085, 147/1, 2201/19, 2201/6, 2201/20, 2201/21, 2201/22, 2199/2.



Z UP. PREZYDENTA

M. Wójcik
mgr Małgorzata Antonowicz-Walczak
Kierownik Biura Ochrony Przyrody
Rolnictwa i Leśnictwa

