



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

RDOŚ-04.OO.6613-25-65/10/KŚ

DECYZJA Nr 17/2010

Bydgoszcz, dnia 23 lipca 2010 r.

DECYZJA OSTATECZNA
Decyzja staje się ostateczna

dnia 20.01.2011 r.

Bydgoszcz dnia 22.02.2011 r.

Starszy Specjalista
podpis

Karolina Sulejczyńska

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), a także § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.), w związku z art. 104 i 108 ust. 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 11 maja 2010 r., Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń i po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla wariantu 4 przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń i jednocześnie:

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność

22. LUT. 2011 r. oryginałem

data

Starszy Specjalista

podpis

Karolina Sulejczyńska

I. określam:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa kujawsko – pomorskiego, w powiecie świeckim – gminach wiejskich: Dragacz i Pruszcz oraz gminie miejsko – wiejskiej Świecie, w powiecie bydgoskim – gminach wiejskich: Dobrcz, Osielsko, Siecienko i Białe Błota, gminie miejsko – wiejskiej Koronowo oraz mieście Bydgoszczy, w powiecie nakielskim – gminie miejsko – wiejskiej Szubin i w powiecie żnińskim – gminie miejsko – wiejskiej Żnin oraz gminach wiejskich: Gąsawa i Rogowo.

Na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

2. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) na etapie realizacji przedsięwzięcia należy zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu w celu zapobieżenia zanieczyszczeniu gleby i warstwy wodonośnej oraz minimalizację uciążliwości (głównie akustycznych) związanych z prowadzeniem prac budowlanych, a także zapewnić odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny pracy;
- 2) odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą zostać wytworzone w trakcie robót budowlanych, należy segregować celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich unieszkodliwianiem;
- 3) zaplecze budowy zlokalizować na terenie położonym w możliwie jak największej odległości od terenów chronionych akustycznie;
- 4) na terenach stref ochronnych ujęć wody do celów zbiorowego zaopatrzenia w wodę do spożycia przez ludzi oraz na obszarze płytkiego występowania wód gruntowych nie należy lokalizować:
 - a. miejsc obsługi podróżnych (MOP), stacji paliw i punktów gastronomicznych;
 - b. baz sprzętowo – magazynowych, zapleczy budowy itp. obiektów obsługujących realizację i eksploatację inwestycji;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22 LUT 2011
data
Starszy Specjalista
Karolina Szczerzyńska

- 5) zaplecza budowy, bazy materiałowo - sprzętowe, drogi techniczne i dojazdowe do placu budowy zlokalizować poza obszarami chronionymi, miejscami występowania cennych siedlisk przyrodniczych i obiektów przyrodniczych, obszarami podmokłymi, a w szczególności z występującymi na nich siedliskami łąkowymi, terenami zalesionymi oraz w pobliżu cieków i zbiorników wodnych, a ich lokalizację oprzeć, w miarę możliwości, o istniejącą sieć dróg i miejsc przekształconych;
- 6) bazy sprzętowo - magazynowe należy lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu;
- 7) zakazuje się lokalizowania magazynów paliwa i tankowania na terenach stref ochrony ujęć wód, zwłaszcza na:
 - a. terenie ochrony pośredniej ujęcia w Morsku;
 - b. terenie ochrony pośredniej wewnętrznej ujęcia „Czyżkówko”;
 - c. terenów płytkiego występowania wód gruntowych, zwłaszcza w miejscach newralgicznych, tj. obszar GZWP 138 (pradolina toruńsko - eberswaldzka), obszar GZWP 140 (subzbiornik Bydgoszcz);
 - d. na obszarach objętych ochroną przyrodniczą w tym terenów chronionych w ramach sieci Natura 2000;
 - e. w obrębie dolin rzecznych, rynien jeziornych oraz miejsc skrzyżowania z ciekami;
- 8) na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecze do składowania materiałów i odpadów powstających w czasie prac oraz służące jako baza postojowa sprzętu zmechanizowanego. Obszar zaplecza maksymalnie ograniczyć do koniecznych rozmiarów oraz utrzymać w należyтым porządku prowadząc właściwą gospodarkę materiałową i stosując odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady. Paliwa i substancje ropopochodne składować na utwardzonym i nieprzepuszczalnym podłożu. Tankowanie pojazdów i maszyn w fazie realizacji przeprowadzać poza terenem budowy. Zabiegi związane z konserwacją maszyn i uzupełnianiem paliwa wykonywać w miejscach do tego przystosowanych. Przeprowadzać codzienną kontrolę szczelności przewodów paliwowych maszyn i urządzeń, w przypadku wycieku olejów z maszyn budowlanych i taboru samochodowego substancje te zebrać i wywieźć do jednostek zajmujących się ich unieszkodliwieniem

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Starszy Specjalista
Katarzyna Soleszyńska

- lub unieszkodliwić na miejscu za pomocą sorbentów przeznaczonych do chemicznego unieszkodliwiania;
- 9) miejsca zbiórki i magazynowania odpadów zaplanować tak, aby zminimalizować niebezpieczeństwo zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego – na twardym (utwardzonym) podłożu o możliwie małej przepuszczalności oraz dodatkowo wyścielone materiałami izolacyjnymi;
 - 10) w przypadku rozlania, rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego należy podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze. Jeżeli bezpośrednie zagrożenie szkodą w środowisku nie zostało zażegnane, mimo przeprowadzenia działań zapobiegawczych, lub wystąpiła szkoda w środowisku podmiot korzystający ze środowiska jest obowiązany niezwłocznie zgłosić ten fakt organowi ochrony środowiska i wojewódzkiemu inspektorowi ochrony środowiska;
 - 11) z uwagi na duży zakres prac ziemnych i przygotowawczych związanych z wyburzeniami istniejących obiektów, należy opracować program rozbiórki zawierający bilans odpadów i sposób postępowania z nimi;
 - 12) odpady powstałe podczas realizacji inwestycji należy po jej zakończeniu usunąć z tymczasowego miejsca składowania, a teren zapleczka doprowadzić do stanu pierwotnego;
 - 13) masy ziemne powstałe w wyniku prowadzonych prac budowlanych należy w miarę możliwości wykorzystać do urządzenia i zagospodarowania skarp, nasypów, ziemnych ekranów akustycznych lub do rekultywacji terenów zdegradowanych, usytuowanych w rejonie budowy drogi;
 - 14) warstwę gleby próchnicznej zdjętą w trakcie budowy należy zabezpieczyć i wykorzystać do rekultywacji terenu po zakończeniu prac;
 - 15) wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych oraz wód podziemnych przed zanieczyszczeniem;
 - 16) w przypadku zaistnienia konieczności okresowego odwadniania wykopów, w celu zachowania cennych siedlisk przyrodniczych uzależnionych od warunków gruntowo – wodnych, stosować ścianki Larsena zapobiegające odwodnieniu tych obszarów;
 - 17) przy wykonywaniu robót w miejscach występowania skarp, zabezpieczyć je odpowiednio opaskami chroniącymi przed osuwaniem;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis

Karolina Ścieszyńska

- 18) na terenach, gdzie prace budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed ich zasypaniem lub zanieczyszczeniem;
- 19) podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii;
- 20) rowy drogowe z przegrodami i zbiorniki ekologiczne regularnie czyścić i konserwować;
- 21) przegląd zbiorników oraz studzienek i rowów przeprowadzać po każdym deszczu nawałnym, nie rzadziej niż raz na pół roku;
- 22) spływ wód opadowych z odcinków przebiegających przez tereny ochronne wszystkich ujęć wody należy wyprowadzić poza teren strefy;
- 23) zastosować monitoring jakości wód w rejonach ochrony ujęć wody;
- 24) wody opadowe należy odprowadzać do kanalizacji deszczowej wyposażonej w separator związków ropopochodnych;
- 25) zaplanowaną wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum i przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 31 lipca, który określono z uwagi na termin prowadzonych lęgów i wodzenia piskląt gatunków ptaków występujących na terenach oddziaływania planowanej inwestycji;
- 26) wykonać urządzenia służące do zachowania drożności szlaków migracji zwierząt małych i płazów, przed realizacją pozostałych odcinków drogi;
- 27) prace realizacyjne w tym budowę przejść dla zwierząt, na terenach stanowiących szlaki migracyjne zwierząt zaplanować i zorganizować w sposób umożliwiający wędrówkę zwierząt w czasie prowadzonych prac budowlanych poprzez:
 - a. rozpoczęcie prac budowlano - ziemnych poza okresem wiosennych i jesiennych migracji płazów na odcinkach trasy stanowiących ich szlaki wędrówek (w szczególności w dolinach rzecznych i innych mniejszych cieków, w pobliżu jezior i innych zbiorników wodnych, w sąsiedztwie terenów podmokłych lub zabagnionych oraz innych terenów, które w trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji określono jako szlaki migracji o istotnym znaczeniu dla lokalnych populacji i dużym znaczeniu szlaków połączonych z miejscami rozrodu);
 - b. stosowanie nadzoru przyrodniczego (herpetologicznego) podczas prowadzonych prac, w wyniku którego, w miejscach stwierdzonej migracji

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22. LUT 2011
data
podpis
Kamila Sotczyńska

ptaków i innych małych zwierząt, zamontowany zostanie system ogrodzeń zabezpieczających przed wtargnięciem osobników na plac budowy, połączony z pojemnikami umożliwiającymi wyłapywanie i bezpieczne przeniesienie zwierząt poza plac budowy na miejsce umożliwiające kontynuowanie przerwanej wędrówki;

- c. właściwą organizację prac budowlanych, w miejscach przebiegu szlaku migracyjnego zwierząt średnich i dużych, prowadzić w sposób umożliwiający zachowania swobodnego ich przemieszczania się poprzez, np. budowę ogrodzeń wzdłuż drogi ekspresowej dopiero w momencie wykonania przejść dla zwierząt, ograniczenie w miejscach przebiegu szlaków migracyjnych, robót budowlanych do godzin dziennych, a w trakcie budowy przejść dla zwierząt, dbałość o utrzymanie drożności tych miejsc poza okresem prowadzenia prac;
- 28) w trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia prowadzić całościowy nadzór środowiskowy. W przypadku stwierdzenia utrudnień w migracji zwierząt, podjąć działania korygujące i łagodzące zjawisko barierowości;
- 29) wszelkie prace budowlane na terenach lub w ich sąsiedztwie, stanowiących miejsca bytowania gatunków ptaków chronionych oraz mających znaczenie dla Wspólnoty, rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem, trwającym dla zinwentaryzowanych gatunków na przebiegu planowanego przedsięwzięcia od 1 marca do 31 lipca, a prace prowadzić wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6-22;
- 30) zaprojektowane nasadzenia zieleni izolacyjno – osłonowej wzdłuż przebiegu drogi ekspresowej, należy wykonać w postaci zwartych pasów mieszanej zieleni iglasto – liściastej, złożonej z gatunków rodzimych, dostosowując skład gatunkowy do wymagań siedliska. Projektując nasadzenia zieleni izolacyjno-osłonowej wzdłuż drogi należy unikać gatunków drzew i krzewów owocujących, stanowiących potencjalne źródło pokarmowe ptaków;
- 31) nasadzenia zieleni, zaprojektowanej zarówno wzdłuż trasy oraz w obrębie przejść dla zwierząt, wykonać w okresie wiosennym lub jesiennym przy podwyższonej wilgotności gruntu;
- 32) przeprowadzać kontrolę udatności nasadzeń drzew i krzewów w przeciągu kolejnych trzech lat po oddaniu inwestycji do użytkowania oraz wykonywać ponowne nasadzenia uzupełniające w miejscach, gdzie osobniki nie zachowały

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

22 LUT 2011
data

potwierdzam zgodność
oryginałem

Starszy Specjalista
Karina Scipszyńska

- żywności, dążąc do wytworzenia się trwałych i spełniających funkcje izolacyjne, unaturalniające, naprowadzające lub ozdobne skupiska zieleni;
- 33) projektowane ogrodzenie, wygradzające pas drogowy drogi ekspresowej należy wykonać w sposób zabezpieczający przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt dużych, średnich, małych i płazów oraz przed możliwością podkopywania siatki przez zwierzęta;
- 34) drzewa i krzewy nie podlegające wycince, a znajdujące się w sąsiedztwie budowy należy zabezpieczyć przed:
- uszkodzeniami mechanicznymi pni drzew poprzez zastosowanie osłon, np. odeskowanie;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie terenu ochrony krzewów;
 - przesuszeniem odkrytych korzeni drzew i krzewów, poprzez krótkotrwałe wykonywanie głębokich wykopów oraz stosowanie mat słomianych;
 - mechanicznym uszkodzeniem korzeni drzew i krzewów poprzez wykonywanie ręcznych wykopów w bezpośredniej ich okolicy;
 - w przypadku stwierdzenia podczas prowadzonej wycinki drzew, zasiedlenia przez gatunki zwierząt chronionych lub mających szczególne znaczenie dla Wspólnoty Europejskiej, w tym przez pachnicę dębową, należy przed przeprowadzeniem wycinki uzyskać zgodę właściwego organu na zniszczenie siedliska i przeniesienie gatunku, określając warunki działań, których celem będzie minimalizacja negatywnego oddziaływania na stan zachowania gatunku;
 - w przypadku przebiegu trasy w sąsiedztwie cennych muraw kserotermicznych położonych na skarpach w Grucznie (na odcinku DULD 2 w km 4+000 i km 5+400), zajęcie terenu pod dobudowywaną jezdnię należy ograniczyć do niezbędnego minimum oraz zastosować zabezpieczenia przed erozją i osuwaniem się mas ziemnych;
- 35) prace związane z ingerencją w koryta rzek i ich doliny, mniejszych cieków i terenów podmokłych należy ograniczyć do niezbędnego minimum, przyjmując zasadę oszczędnego zajęcia tych terenów pod budowę, zachowując ich naturalne powiązania przyrodnicze i nie powodując zanieczyszczenia wód i gruntu;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

7
starszy specjalista
podpis

Anna Sciszyńska

- 36) podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia nie powodować zmian stosunków wodno – gruntowych obszarów sąsiadujących z placem budowy;
- 37) na terenach charakteryzujących się występowaniem siedlisk przyrodniczych zależnych od wysokiego poziomu wód, należy poprzez uszczelnienie urządzeń odwadniających geowłókniną wraz z zamontowanymi przegrodami kształtować sieć przebudowywanych w trakcie prac kanałów i rowów melioracyjnych tak, by efektywnie stwarzać warunki utrzymania wysokiego poziomu wód gruntowych;
- 38) studzienki, kolektory i inne zbiorniki systemów odwadniających powierzchnię projektowanej trasy, MOP-ów, dróg dojazdowych i technicznych, wykonać wraz z zabezpieczeniem przed wpadnięciem do nich zwierząt oraz systemem umożliwiającym ich samodzielne opuszczanie;
- 39) w przypadku, gdy trasa przecinać będzie siedliska łąk i szuwar wysokich turzyc na gruntach organicznych, tj. na odcinkach:
- DULD 1: od km 3+510 do km 3+580, od km 6+400 do km 6+500, od km 9+000 do km 9+100,
 - DULD 2: od km 10+300 do km 10+400,
 - DULD 3: od km 22+370 do km 22+500,
 - DULD 4: od km 2+600 do km 2+650, od km 3+500 do km 3+850, od km 5+050 do km 5+750,
 - DULD 5: od km 4+000 do km 5+700, od km 6+500 do km 6+700,
 - DULD 6: od km 18+700 do km 19+000,
- w celu zachowania istniejących stosunków wodnych pomiędzy dwoma rozdzielonymi płatami, należy zastosować drenaże i przepusty, w zależności od możliwości, pozwalające na zachowanie stałego poziomu wód gruntowych po obu stronach;
- 40) utrzymać warunki do swobodnego przemieszczania się wód przez nasypy dróg, co pozwoli na ich wyrównaną migrację i będzie przeciwdziałać lokalnym podtopieniom bądź przesuszeniom;
- 41) w celu zabezpieczenia przed wpadnięciem płazów i małych zwierząt do wykopów, montowane grodzice – ścianki szczelne, należy posadowić z pozostawieniem elementów konstrukcji wychodzących ponad poziom gruntu na wysokość min. 40 cm;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karina Ścieszzyńska

- 42) w czasie prowadzonych wykopów, każdorazowo przed kontynuacją prac oraz przed zasypaniem wyrobiska, należy prowadzić kontrole w kierunku obecności w rozkopie zwierząt. W sytuacji stwierdzenia obecności zwierząt w wykopie, należy przed kontynuacją prac, podjąć działania mające na celu usunięcia osobników znajdujących się w „pułapce” i przeniesieniu w miejsce dogodne dla kontynuacji wędrówki przez zwierzę;
- 43) w celu zachowania drożności korytarzy migracji nietoperzy, należy zastosować działania minimalizujące, których zakres i sposób zależny jest od miejsca lokalizacji stwierdzonych przelotów nietoperzy:
- a. w przypadku wykorzystania przejść dolnych dla zwierząt średnich i dużych, mostów i przejazdów gospodarczych dolnych należy:
- zagospodarować zielen w taki sposób, aby ciąg zakrzewień kończył się w świetle urządzenia w odległości nie przekraczającej 10 m od drogi,
 - stosować gatunki niskie nieowocujące, których korony nie będą wystawać ponad światło przejścia;
 - nie stosować doświetlenia jezdni lub, w razie konieczności, wykonać oświetlenie przy zastosowaniu paneli przeciwoślepieniowych na całym obiekcie, kierując bezpośrednio światło w dół na powierzchnię jezdni i zastosowaniu źródeł światła o niskim natężeniu widma UV,
 - powyższe warunki należy uwzględnić przy projektowaniu obiektów zlokalizowanych na odcinkach:
 - DULD 1 w km: 7+780; 18+900; 21+750,
 - DULD 3 w km: 13+500; 16+950; 27+600,
 - DULD 4 w km: 2+135; 3+571,
 - DULD 5 w km: 1+600; 5+975; 11+000; 13+166,
 - DULD 6 w km: 3+930; 14+120,
- b. w przypadku przejść górnych dla zwierząt średnich i dużych oraz górnych przejazdów gospodarczych:
- zagospodarować zielen w taki sposób, aby ciąg zakrzewień kończył się na nasypie możliwie blisko obiektu lub biegł przez całe urządzenie,
 - w przypadku gdy zastosowanie zieleni na obiekcie jest niemożliwe należy zadbać o obecność obiektów liniowych (panele drewniane), będących kontynuacją alei lub drogi porośniętej krzewami, wzdłuż których nietoperze

mogłyby bezpiecznie przelecieć na drugą stronę przeszkody,

- w przypadku górnych przejazdów gospodarczych należy zrezygnować z doświetlania obiektu lub stosując lampy o niskiej emisji UV, oświetlenie drogi wiaduktu skierować w dół tak, aby nie oświetlać zarośli bądź drewnianych ścianek,
- obiekty w przypadku których należy zastosować powyższe warunki zlokalizowane są na odcinkach:

- DULD 1 w km: 3+100; 6+000,
- DULD 2 w km: 5+000; 9+450; 12+600; 18+000; 22+200,
- DULD 3 w km: 2+280; 3+900; 7+750; 9+750; 20+320; 26+250,
- DULD 4 w km: 7+150,
- DULD 5 w km: 8+400,
- DULD 6 w km: 20+430,

c. działania minimalizujące w przypadku gdy droga przecina ciąg zadrzewień:

- po obu stronach drogi, w celu wymuszenia przelotu nietoperza nad drogą należy zachować wysoką roślinność, uzupełnioną o gęste zarośla,
- działanie należy zrealizować na odcinkach:

- DULD 1 w km: 3+700; 7+150; 7+750; 8+400; 11+050; 14+050; 15+500; 16+500; 17+750; 24+350,
- DULD 2 w km: 2+200; 2+600; 3+250; 4+900; 5+500; 16+500; 17+300; 17+900; 19+400; 23+300,
- DULD 3 w km: 10+950; 13+800; 24+600,
- DULD 4 w km: 1+500; 2+100; 5+500; 6+700; 9+400,
- DULD 5 w km: 1+250; 2+200; 3+500; 6+000; 6+400; 6+800; 7+600; 11+300; 12+600; 14+600; 16+700; 17+200,
- DULD 6 w km: 2+800; 3+900; 12+900; 20+600; 23+900,

44) na terenie przejść dla zwierząt nie lokalizować dróg umożliwiających ruch pojazdom mechanicznym, zabezpieczyć przed możliwością korzystania z przejść jako miejsc przejazdu poprzez wyłożenie karpin i głazów, w sposób niepowodujący powstania fizycznej bariery dla zwierząt. W przypadku istniejącej ścieżki spacerowo – rowerowej w świetle jednego z przesł obiektu pełniącego funkcję zespolonego przejścia dolnego z Kanałem Noteckim na odcinku DULD 4 w km 2+135, zaprojektować jako drogę o nawierzchni z kruszywa naturalnego nieoświetlonej

REGIONALNA DYREKCJA 10
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
22 LUT 2011
oryginałem Starszy Specjalista
Kocpis
data
Kocpis
Kocpis

na całej długości jej przebiegu przez przejście i najście dla zwierząt oraz nie lokalizując w ich obrębie miejsca postojowego dla osób korzystających ze ścieżki;

- 45) prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów;
- 46) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰-22⁰⁰);
- 47) w przypadku przeprowadzenia prac budowlanych w pobliżu zabudowy mieszkaniowej należy zastosować aktywne ograniczenia emisji hałasu, np. poprzez wprowadzenie ekranów akustycznych usytuowanych bezpośrednio wokół źródeł hałasu.

3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

W dokumentacji służącej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- 1) przyjąć rozwiązania zapewniające dotrzymanie obowiązujących standardów akustycznych jakości środowiska wynikających z aktualnych przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – ekrany akustyczne (w tym ze złamaną górną krawędzią), uzupełniającą zieleń izolacyjną, inne rozwiązania techniczne w obiektach chronionych np. nawierzchnie ciche itp.;
- 2) zaprojektować ekrany akustyczne na odcinkach, na których występują przekroczenia norm hałasu:

| Lp. | Strona | Lokalizacja początku ekranu | Lokalizacja końca ekranu | Długość ekranu [m] | Wysokość ekranowania [m] | Efektywność ekranowania [db] |
|--------|-----------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------------|
| DULD 1 | | | | | | |
| 1 | Zachodnia | 8+770 | 9+070 | 300 | 5 | 7,2 |
| 2 | Zachodnia | 9+700 | 11+200 | 1500 | 5 | 8,3 |
| 3 | Wschodnia | 9+790 | 11+090 | 1300 | 5,5 | 9,7 |
| 4 | Zachodnia | 11+635 | 11+935 | 300 | 5 | 8,8 |
| 5 | Zachodnia | 12+700 | 13+000 | 300 | 5,5 | 8,3 |
| 6 | Zachodnia | 13+070 | 13+720 | 650 | 3,5 | 9,8 |
| 7 | Wschodnia | 13+110 | 13+410 | 300 | 5 | 9,4 |
| 8 | Wschodnia | 14+520 | 15+170 | 650 | 3,5 | 9,2 |
| 9 | Zachodnia | 15+360 | 16+010 | 650 | 5,0 (300)/2,5 (350) | 8,7 |

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT. 2011.
data

Starszy Specjalista
Podpis
Krzysztof Szczygiła

| Lp. | Strona | Lokalizacja początku ekranu | Lokalizacja końca ekranu | Długość ekranu [m] | Wysokość ekranowania [m] | Efektywność ekranowania [db] |
|--------|-----------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------------|
| 10 | Zachodnia | 18+300 | 18+600 | 300 | 2,5 | 9 |
| 11 | Wschodnia | 23+690 | 24+240 | 550 | 5 | 9,9 |
| 12 | Zachodnia | 24+030 | 24+330 | 300 | 5 | 7,4 |
| DULD 2 | | | | | | |
| 1 | Zachodnia | 0+950 | 1+400 | 450 | 3,5 | 9,3 |
| 2 | Zachodnia | 1+665 | 1+965 | 300 | 5,5 | 9,5 |
| 3 | Zachodnia | 3+110 | 3+410 | 300 | 3,5 | 8,7 |
| 4 | Zachodnia | 3+570 | 4+120 | 550 | 5,5 | 9,7 |
| 5 | Wschodnia | 4+240 | 4+740 | 500 | 5,5 | 9,5 |
| 6 | Zachodnia | 4+580 | 4+900 | 600 | 5,5 (20) / 5,0 (300) | 9,2 |
| 7 | Zachodnia | 6+550 | 7+225 | 675 | 3,0 (375) / 5,0 (300) | 9,4 |
| 8 | Wschodnia | 6+650 | 7+200 | 550 | 3,5 | 9,7 |
| 9 | Wschodnia | 7+490 | 7+990 | 500 | 5 | 8 |
| 10 | Wschodnia | 8+580 | 9+210 | 630 | 5,5 | 8,8 |
| 11 | Zachodnia | 8+700 | 9+000 | 300 | 5 | 8,1 |
| 12 | Zachodnia | 9+120 | 10+020 | 900 | 4 | 7,7 |
| 13 | Wschodnia | 9+650 | 10+550 | 900 | 5,5 (150) / 5,0 (750) | 9,6 |
| 14 | Zachodnia | 10+400 | 11+330 | 930 | 5,0 (300) / 5,5 (630) | 7,8 |
| 15 | Wschodnia | 10+760 | 11+385 | 625 | 5 | 8,6 |
| 16 | Wschodnia | 11+420 | 11+820 | 400 | 2,5 | 12 |
| 17 | Zachodnia | 11+420 | 11+720 | 300 | 5 | 8,3 |
| 18 | Wschodnia | 11+650 | 12+950 | 300 | 5,5 | 9 |
| 19 | Wschodnia | 13+475 | 13+915 | 450 | 5,5 | 9,8 |
| 20 | Wschodnia | 14+710 | 15+010 | 300 | 5,5 | 9,4 |
| 21 | Wschodnia | 16+500 | 17+325 | 825 | 4,5 | 6 |
| 22 | Zachodnia | 16+500 | 16+680 | 180 | 5,5 | 8,3 |
| 23 | Zachodnia | 16+850 | 17+330 | 480 | 5,5 | 9,1 |
| 24 | Wschodnia | 19+450 | 20+050 | 600 | | |
| 25 | Zachodnia | 20+700 | 21+300 | 600 | 5,0 (300) / 2,0 (300) | 8,6 |
| 26 | Wschodnia | 20+750 | 21+050 | 300 | 5 | 9,1 |
| 27 | Zachodnia | 21+600 | 21+850 | 250 | 5,5 | 8 |
| DULD 3 | | | | | | |
| 1 | Wschodnia | 0+040 | 0+790 | 750 | 3,5 | 10 |
| 2 | Zachodnia | 0+150 | 0+750 | 600 | 3,5 | 6,4 |
| 3 | Wschodnia | 130 m łącznicy i 1+100 | 1+270 | 400 | 3,5 | 10,1 |
| 4 | Wschodnia | 4+500 | 5+200 | 700 | 3,5 | 6,8 |
| 5 | Zachodnia | 4+525 | 4+975 | 450 | 5 | 7,9 |
| 6 | Wschodnia | 13+460 | 13+860 | 400 | 2,5 (250) / 5,0 (150) | 8 |

REGIONALNA DYREKCJA
 OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
 potwierdzam zgodność z oryginałem
 data 22 LUT 2011
 podpis
 Karina Scieszynska

| Lp. | Strona | Lokalizacja a początku ekranu | Lokalizacja końca ekranu | Długość ekranu [m] | Wysokość ekranowania [m] | Efektywność ekranowania [db] |
|--------|-----------|-------------------------------|---------------------------|--------------------|------------------------------------|------------------------------|
| 7 | Zachodnia | 13+460 | 14+080 | 620 | 2,5 (250) / 50 (150) | 8 |
| 8 | Zachodnia | 14+380 | 14+680 | 300 | 3,5 | 7,3 |
| 9 | Wschodnia | 18+280 | 18+580 | 300 | 5 | 8,3 |
| 10 | Wschodnia | 22+460 | 23+010 | 550 | 5 | 7,9 |
| 11 | Zachodnia | 22+480 | 22+730 | 250 | 5 | 8,6 |
| 12 | Wschodnia | 23+310 | 25+460 | 2150 | 2,0 (300) / 3,0 (200) / 5,0 (1650) | 8,6 |
| 13. | Zachodnia | 23+760 | 25+460 | 1700 | 5 | 9,1 |
| DULD 4 | | | | | | |
| 1 | Wschodnia | 0+000 | 0+220 | 220 | 5 | 132,6 |
| 2 | Zachodnia | 0+000 | 0+285 | 285 | 5 | 8,7 |
| 3 | Zachodnia | 0+420 | 0+820 | 400 | 2,5 | 9 |
| 4 | Wschodnia | 0+500 | 0+900 | 400 | 4,5 | 10,3 |
| 5 | Zachodnia | 1+100 | 1+600 | 500 | 2,5 | 8,9 |
| 6 | Wschodnia | 1+750 | 2+150 | 400 | 2 | 9,2 |
| 7 | Zachodnia | 1+900 | 2+600 | 700 | 2 | 8 |
| 8 | Wschodnia | 4+270 | 5+670 | 1400 | 2 | 9,2 |
| 9 | Zachodnia | 5+700 | 6+100 | 400 | 2 | 10,3 |
| 10 | Zachodnia | 6+300 | 6+720 | 420 | 4,5 | 5,8 |
| 11 | Wschodnia | 6+800 | 7+200 | 400 | 2,0 | 9,3 |
| 12 | Wschodnia | 7+550 | 7+850 | 300 | 5 | 8,4 |
| 13 | Zachodnia | 7+720 | 8+120 | 400 | 2 | 8 |
| 14 | Wschodnia | 8+270 | 9+726,27 | 1456,27 | 3,0 (300) / 5,0 (1156,27) | 8,4 |
| 15 | Zachodnia | 9+030 | 9+726,27 | 696,27 | 5 | 9,4 |
| DULD 5 | | | | | | |
| 1 | Wschodnia | 0+000 | 0+425 | 425 | 5 | 9,4 |
| 2 | Zachodnia | 0+000 | 0+080 | 80 | 5 | 4,4 |
| 3 | Zachodnia | 0+430 | 0+650 i 200 m na łącznicy | 420 | 5 | 7,8 |
| 4 | Zachodnia | 150 m na łącznicy i 1+000 | 1+150 | 300 | 5 | 4,4 |
| 5 | Wschodnia | 1+950 | 2+300 | 350 | 3 | 7,1 |
| 6 | Wschodnia | 6+700 | 7+200 | 500 | 4,5 | 10 |
| 7 | Wschodnia | 7+935 | 8+235 | 300 | 4,5 | 6 |
| 8 | Wschodnia | 9+240 | 9+540 | 300 | 4,5 | 8,2 |
| 9 | Zachodnia | 9+240 | 9+540 | 300 | 4,5 | 7,8 |
| 10 | Zachodnia | 9+500 | 9+950 | 450 | 4,5 | 8,9 |
| 11 | Zachodnia | 16+175 | 16+750 | 600 | 4 | 10 |
| 12 | Zachodnia | 18+650 | 19+350 | 700 | 2 | 6,2 |

REGIONALNA DYREKCJA 13
 OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
 potwierdzam zgodność z oryginałem
 22. LUT. 2011
 data

Krzysztof
 podpis
 Karol Kozłowski

| Lp. | Strona | Lokalizacja a początku ekranu | Lokalizacja końca ekranu | Długość ekranu [m] | Wysokość ekranowania [m] | Efektywność ekranowania [db] |
|--------|-----------|-------------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|------------------------------|
| 13 | Wschodnia | 18+730 | 19+030 | 300 | 3 | 9,1 |
| DULD 6 | | | | | | |
| 1 | Zachodnia | 1+360 | 1+760 | 400 | 4,5 | 8,9 |
| 2 | Wschodnia | 1+450 | 2+150 | 700 | 4,5 (300) / 2,5 (400) | 7,9 |
| 3 | Zachodnia | 2+800 | 3+100 | 300 | 4,5 | 9,7 |
| 4 | Wschodnia | 4+460 | 4+860 | 400 | 4,5 | 9,1 |
| 5 | Zachodnia | 4+570 | 4+970 | 400 | 4,5 | 9,5 |
| 6 | Zachodnia | 10+310 | 10+760 | 450 | 4,5 (250) / 2,0 (200) | 8,8 |
| 7 | Zachodnia | 10+310 | 10+610 | 300 | 2 | 9,2 |
| 8 | Wschodnia | 12+380 | 12+980 | 700 | 4,5 | 9 |
| 9 | Wschodnia | 15+150 | 15+650 | 500 | 2,0 (200) / 3,5 (300) | 8,1 |
| 10 | Wschodnia | 15+900 | 16+350 | 450 | 4,5 | 9,4 |
| 11 | Wschodnia | 16+000 | 16+400 | 400 | 4,5 | 6,3 |
| 12 | Zachodnia | 16+770 | 17+170 | 400 | 3,0 (200) / 4,0 (200) | 9,4 |
| 13 | Wschodnia | 16+800 | 17+200 | 400 | 3 | 5,2 |
| 14 | Zachodnia | 19+600 | 19+750 | 300 | 4 | 8,8 |
| 15 | Wschodnia | 20+700 | 21+000 | 300 | 3 | 5,4 |
| 16 | Zachodnia | 23+400 | 23+700 | 300 | 4 | 6,3 |
| 17 | Wschodnia | 24+720 | 25+097,07 | 300 | 3 | 9,4 |

w sposób zapewniający maksymalną ochronę przed hałasem, dopuszczając korektę kilometraża po wcześniejszym każdorazowym uzgodnieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

- 3) w miejscach, gdzie ekrany mogą pogorszyć warunki widoczności, zmniejszając w ten sposób bezpieczeństwo ruchu drogowego, zastosować ekrany przezroczyste;
- 4) w przypadku stosowania przezroczystych ekranów akustycznych, należy przewidzieć zabezpieczenie przed możliwością kolizji ptaków z nimi;
- 5) zaprojektować „cichą nawierzchnię”, jako dodatkowe zabezpieczenie akustyczne o właściwościach obniżających emisję hałasu o min. 3 dB w stosunku do standardowych nawierzchni, w niżej wymienionych kilometrażach:

REGIONALNA DYREKCJA
 OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
 potwierdzam zgodność
 z oryginałem

22 LUT. 2011
 data

Starysz. Specjalist. 14
 Pdp/s

Karolina Ścieszyńska

| L.p. | Lokalizacja początku cichej nawierzchni | Lokalizacja końca cichej nawierzchni | Długość [m] |
|--------|---|--------------------------------------|-------------|
| DULD 1 | | | |
| 1 | 9+200 | 9+650 | 450 |
| 2 | 10+500 | 11+350 | 850 |
| 3 | 11+550 | 12+050 | 500 |
| 4 | 12+950 | 13+600 | 650 |
| 5 | 14+500 | 15+200 | 700 |
| 6 | 18+250 | 18+700 | 450 |
| 7 | 23+800 | 24+400 | 400 |
| DULD 2 | | | |
| 1 | 4+300 | 4+800 | 500 |
| 2 | 7+500 | 8+000 | 500 |
| 3 | 8+600 | 9+200 | 600 |
| 4 | 9+600 | 10+000 | 400 |
| 5 | 10+800 | 11+700 | 900 |
| 6 | 12+650 | 14+100 | 1450 |
| 7 | 14+650 | 15+000 | 350 |
| 8 | 15+300 | 15+700 | 400 |
| 9 | 16+400 | 16+700 | 300 |
| 10 | 17+000 | 17+300 | 300 |
| 11 | 20+500 | 21+500 | 1000 |
| DULD 3 | | | |
| 1 | 0+800 | 1+300 | 500 |
| 2 | 22+500 | 23+200 | 700 |
| 3 | 24+500 | 25+600 | 1100 |
| DULD 4 | | | |
| 1 | 0+400 | 0+800 | 400 |
| 2 | 6+450 | 7+100 | 650 |
| 3 | 7+600 | 8+100 | 500 |
| 4 | 8+300 | 8+900 | 600 |
| DULD 5 | | | |
| 1 | 0+000 | 1+200 | 1200 |
| DULD 6 | | | |
| 2 | 15+950 | 16+400 | 450 |

REGIONALNA DYREKCJA
 OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
 potwierdzam zgodność
 z oryginałem

15

22. LUT. 2011
 data

Starszy Specjalista
 Podpis
 Karina Sleszyńska

6) zaprojektować szczelną kanalizację deszczową na odcinkach:

DULD 3:

od km 21+890 do km 23+550;

DULD 4:

od km 0+800 do km 5+800;

DULD 5:

od km 10+410 do km 11+440;

7) wody zebrane z odcinków skanalizowanych przed zrzutem do odbiornika odpowiednio podczyścić z zawiesin i substancji ropopochodnych w systemie zbiorników ekologicznych sprzężonych z separatorem ropopochodnych, wyposażonych w zamknięcie awaryjne;

8) zaprojektować rowy przydrożne zabezpieczone geowłókniną z przegrodami na odcinkach:

DULD 1:

- od km 3+250 do km 3+700;
- od km 6+400 do km 6+520;
- od km 8+300 do km 8+500;
- od km 9+000 do km 9+100;
- od km 14+500 do km 15+000;

DULD 2:

- od km 10+300 do km 10+400;
- od km 20+500 do końca DULD 2;

DULD 3:

- od km 1+000 do km 2+000;
- od km 9+000 do km 14+500;
- od km 23+550 do końca DULD 3;

DULD 4:

- od km 2+600 do km 2+650;
- od km 3+500 do km 3+850;
- od km 5+800 do km 7+600;
- od km 9+000 do km 9+100;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
Katarzyna Szczyńska

DULD 5:

- od km 4+000 do km 7+500;
- od km 10+220 do km 10+410;
- od km 11+440 do km 12+550;

DULD 6:

- od km 5+000 do km 7+000;
- od km 10+880 do km 14+085;
- od km 16+120 do km 20+900;
- od km 23+800 do końca DULD 6;

9) na pozostałych odcinkach trasy zaprojektować odwodnienie za pomocą rowów przydrożnych o zmiennej głębokości, wyposażonych w gradze filtracyjne zatrzymujące wody deszczowe przed odprowadzeniem ich do gruntu oraz zatrzymujące spływ substancji szkodliwych dla środowiska w przypadku awarii środków transportu;

10) na terenach płaskich i bezodpływowych zaprojektować rowo – zbiorniki;

11) w miejscach, gdzie trasa przecina siedliska łąk i szuwar wysokich turzyc na gruntach organicznych, tj. na odcinkach:

DULD 1:

- od km 3+510 – do km 3+580;
- od km 6+400 – do km 6+500;
- od km 9+000 – do km 9+100;

DULD 2:

- od km 10+300 – do km 10+400;

DULD 3:

- od km 22+370 – do km 22+500;

DULD 4:

- od km 2+600 – do km 2+650;
- od km 3+500 – do km 3+850;
- od km 5+050 – do km 5+750;

DULD 5:

- od km 4+000 – do km 5+700;
- od km 6+500 – do km 6+700;
- od km 18+700 – do km 19+000;

- celem zachowania istniejących stosunków wodnych pomiędzy dwoma rozdzielonymi płacami, zastosować drenaże i/lub przepusty umożliwiające zachowanie stałego poziomu wód gruntowych po obu stronach drogi;
- 12) w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji planowanej trasy na stwierdzone gatunki ptaków wodno – błotnych pozostających w zainteresowaniu Wspólnoty Europejskiej, występujących w sąsiedztwie przebiegu drogi ekspresowej na odcinkach: DULD 3 w km od 22+600 do 23+800 po stronie zachodniej, DULD 5 w km od 6+000 do km 7+100 po stronie wschodniej, wykonać nieprzezroczyste ekrany akustyczne o wysokości min. 4,5 m oraz zastosować cichą nawierzchnię;
- 13) na odcinkach projektowanej drogi ekspresowej:
- DULD 3 od km 21+890 do km 23+550,
 - DULD 4 od km 0+800 do km 5+800,
 - DULD 5 od km 10+410 do km 11+440,
- należy przy odwodnieniu powierzchni drogowej, zastosować kanalizację deszczową w celu ochrony jakości wód gruntowych i powierzchniowych terenów charakteryzujących się szczególną wartością przyrodniczą;
- 14) urządzenia wchodzące w skład systemu odwadniającego powierzchnię drogi, w tym planowane zbiorniki ekologiczne i separatory na odcinkach trasy położone w sąsiedztwie obszarów Natura 2000, należy wyposażyć w zabezpieczenia awaryjne w postaci, np.: zasuw, zaworów odcinających lub zamknięć automatycznych;
- 15) planowane zbiorniki ekologiczne należy zaprojektować ze skarpami o nachyleniu większym niż 1:2, umożliwiającym samodzielne opuszczanie zbiorników przez zwierzęta, tak aby zbiorniki nie stanowiły „pułapek”;
- 16) MOP-y wyposażyć w szczelną kanalizację deszczową, a ścieki opadowe i roztopowe kierować po podczyszczeniu w separatorze ropopochodnych do generalnego systemu odwodnienia trasy;
- 17) miejsca postojowe dla pojazdów przewożących substancje niebezpieczne wyposażyć w system zbierania i odprowadzania ścieków do szczelnych zbiorników wybieralnych;
- 18) na odcinkach drogi przebiegającej przez tereny stref chronionych ujęć wody do celów zbiorowego zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia należy przewidzieć skuteczne zabezpieczenia przed skutkami wypadków drogowych, w których mogą uczestniczyć pojazdy przewożące niebezpieczne substancje;

- 19) nawierzchnie drogi przebiegającej przez tereny ochronne ujęć wody należy zaprojektować tak, aby umożliwiały optymalne używanie środków do zwalczania śliskości;
- 20) ścieki sanitarne z MOP-ów odprowadzać do najbliższej oczyszczalni ścieków, a w przypadku braku takiej możliwości wyposażyć MOP w lokalną oczyszczalnię ścieków;
- 21) w celu zachowania drożności szlaków migracji zwierząt średnich i dużych, należy zaprojektować przejścia górne, dolne lub zespolone z ciekami, dostosowując ich konstrukcję i zagospodarowanie do poniższych warunków:
- powierzchnia przejść górnych oraz powierzchnia nasypów najść na przejściach górnych powinny być nachylone pod kątem nieprzekraczającym 10%;
 - zaplanować lejkowaty kształt przejść górnych w rzucie pionowym, rozszerzający się płynnie od środka obiektu w kierunku podstawy nasypów najść zachowując ich kąt $\alpha < 15^\circ$;
 - na konstrukcji przejść górnych utworzyć powierzchnię o miąższości min. 80 cm, w tym 50 cm gleby urodzajnej;
 - na przejściach górnych wykonać osłony przeciwoślńieniowe w postaci, np. drewnianych paneli o wysokości od 220 – 240 cm na całej długości przejść, które płynnie będą się łączyć w obu kierunkach z linią ogrodzenia wzdłuż drogi ekspresowej na długości min. 50 m od osi przejścia;
 - ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi ekspresowej płynnie i szczelnie połączyć z ogrodzeniem ochronnym na powierzchni przejść górnych;
 - kształtować roślinność unaturalniająco – izolacyjną przejść górnych w postaci mozaiki: trawiastej pokrywy roślinnej (stosując gatunki traw o średnim i wysokim pokroju), rzędowych nasadzeń krzewów o nieregularnej linii wzdłuż osłon antyślńieniowych i ogrodzeń, rzędowych nasadzeń pnączy na ogrodzeniach ochronnych, kępkowych i pojedynczych nasadzeń krzewów i bylin w obrębie powierzchni przejścia, kępkowych i pasowych (pasy do 15 m długości zorientowane zgodnie z przebiegającą osią przejścia), nasadzeń krzewów i drzew w obszarze najść;
 - kształtować roślinność unaturalniająco – izolacyjną najść przejść dolnych w postaci mozaiki: roślinności trawiastej (stosując gatunki o średnim i wysokim pokroju), rzędowych nasadzeń krzewów wzdłuż ogrodzeń (po min. 50 m

- w każdą stronę od krawędzi przesł obiektu pełniących funkcję przejścia), łączących się z czołem przejść dolnych, rzędowych nasadzeń pnączy na ogrodzeniach ochronnych lub ścianach czoła przejść, kępkowych i rzędowych nasadzeń krzewów i bylin w obrębie najścia przejścia (pasy do 15 m długości zorientowane zgodnie z przebiegającą osią przejścia);
- h. kształtowana zielen w obrębie przejść dla zwierząt o charakterze naprowadzającym – izolacyjnym nie może powodować zmniejszenia lub zasłonięcia światła przejść;
 - i. w trakcie projektowania zieleni unaturalniająco – osłonowej przejść dla średnich i dużych zwierząt uwzględnić i wspierać spontaniczną sukcesję roślinności;
 - j. konstrukcje przejść dolnych należy zaprojektować w taki sposób, by powierzchnie betonowe przyczółków były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i docelowo roślinnością osłonową;
 - k. ogrodzenia ochronne przy przejściach dolnych należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z wlotami przejść;
 - l. nie regulować naturalnej linii rzek i innych cieków zlokalizowanych w świetle przejść dolnych, a umocnienia ich koryt prowadzić w sytuacjach koniecznych na odcinku pod powierzchnią przejść i do 50 m od krawędzi przejść, wykorzystując materiały naturalne (np. kamień otoczek, wiklina, kieszki faszynowe) nie stosować materiałów betonowych;
 - m. koryta cieków znajdujących się pod powierzchnią przejść dolnych, zachować w możliwie naturalnym stopniu w centralnej części powierzchni przejścia wraz z pasami suchego terenu, położonego po obu stronach cieku poza zasięgiem zalewów o nawierzchni pokrytej kruszywem naturalnym;
 - n. na przejściach dolnych wykonać osłony przeciwoślńieniowe w postaci, np. drewnianych paneli, o wysokości od 220 – 240 cm powyżej wlotów przejść, zamontowanych lewo- i prawostronnie wzdłuż obiektów, które płynnie będą się łączyć z linią ogrodzenia wzdłuż drogi wraz z min. 50-metrowym odcinkiem osłon od strony najazdowej po obu stronach pasa drogowego;
 - o. w obszarze przejść na terenie najść, nie lokalizować skarp o nachyleniu przekraczającym 15°, obiektów lub barier utrudniających bądź odstrasżających zwierzęta, a projektowane rowy odwadniające lokalizować w odległości 50 m

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność

22. LUT. 2011

data

oryginałem

Starszy Specjalista

Podpis

Karina S.

20

- od krawędzi przejść i na całej szerokości najść skanalizować zachowując naturalny charakter podłoża i wyrównaną powierzchnię terenu;
- p. w trakcie projektowania umacniania stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy preferować wykorzystanie geosyntetyków wraz z trawiastą pokrywą roślinną, unikając litego betonowania skarp;
- r. w celu unaturalnienia powierzchni przejść oraz najść, oprócz wykonanej zieleni i zastosowaniu naturalnego charakteru nawierzchni, rozmieścić kilka do kilkunastu karp korzeniowych i głazów;

22) przejścia dla dużych i średnich zwierząt zaprojektować o parametrach i lokalizacji określonych poniżej:

na odcinku DULD 1:

- w km 3+100, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 6+000, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 7+780, przejście dolne dla dużych zwierząt o szerokości min. 18 m i wysokości min. 4 m;
- w km 18+900, przejście dolne zespolone z rzeką Wdą dla dużych zwierząt o łącznej szerokości użytkowej około 110 m (87 m po jednej stronie rzeki i 22 m po drugiej stronie) i wysokości 8 m;
- w km 21+750, przejście dolne dla średnich zwierząt (wybudowanie przejścia na dobudowywanej drugiej nitce drogi) o szerokości 11 m i wysokości 4 m;

na odcinku DULD 2:

- w km 5+000, przejście górne dla średnich zwierząt o szerokości min. 35 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 9+450, przejście górne dla średnich zwierząt o szerokości min. 35 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 12+600, przejście górne dla średnich zwierząt o szerokości min. 35 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 18+000, przejście górne dla średnich zwierząt o szerokości min. 35 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 22+200, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 21
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
Podpis

Karolina Cieszyńska

na odcinku DULD 3:

- w km 2+280, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 40 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 3+900, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 40 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 7+750, przejście górne, zespolone z drogą nr 244, dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 9+750, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 13+500, przejście dolne zespolone z rzeką Brdą dla dużych zwierząt o łącznej szerokości użytkowej około 70 m (na obu stronach rzeki po jednym przęsle o szerokości 35 m) i wysokości 5 m;
- w km 16+950, przejście dolne dla średnich zwierząt o szerokości min. 15 m i wysokości min. 3,5 m;
- w km 20+320, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 26+250, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 27+600, przejście dolne dla średnich zwierząt o szerokości min. 15 m i wysokości min. 3,5 m;

na odcinku DULD 4:

- w km 2+135, przejście dolne zespolone z Kanałem Noteckim dla dużych zwierząt o łącznej szerokości przęsła min. 30 m i wysokości 4,7 m;
- w km 3+571, przejście dolne zespolone z rzeką Noteć dla dużych zwierząt o łącznej szerokości użytkowej około 30 m (po każdej stronie rzeki min. 15 m pas terenu udostępniony dla migracji zwierząt) i wysokości min. 4,8 m;
- w km 7+150, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 50 m w najwęższym miejscu konstrukcji;

na odcinku DULD 5:

- w km 1+600, przejście dolne zespolone z rzeką Gaśawką dla średnich zwierząt o szerokości min. 13,5 m i wysokości min. 4 m;
- w km 5+975, przejście dolne dla dużych zwierząt o szerokości min. 18 m i wysokości min. 4 m;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

22
Starszy Specjalista
podpis
Karina Ścieszyńska

- w km 8+400, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 40 m w najwęższym miejscu konstrukcji;
- w km 11+360, przejście dolne zespolone z rzeką Gąsawką dla średnich zwierząt o szerokości min. 16 m i wysokości min 4 m;
- w km 13+166, przejście dolne dla średnich zwierząt o szerokości min. 10 m i wysokości min. 2,5 m;

na odcinku DULD 6:

- w km 3+930, przejście dolne zespolone z rzeką Karkoszka dla średnich zwierząt o szerokości min. 15 m i wysokości min. 2,5 m;
- w km 14+120, przejście dolne zespolone z ciekim dla dużych zwierząt o szerokości min. 20 m i wysokości min. 4 m;
- w km 20+430, przejście górne dla dużych zwierząt o szerokości min. 45 m w najwęższym miejscu konstrukcji;

23) w celu udroźnienia szlaków migracji płazów i małych zwierząt należy zaprojektować przejścia dla zwierząt w postaci przepustów suchych lub zespolonych z ciekim, dostosowując ich parametry i sposób zagospodarowania do poniższych warunków:

- przepusty suche zaprojektować o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1 m,
- przepusty zespolone zaprojektować o wysokości min. 1,5 m i szerokości równej potrójnej szerokości ciekim (jednak nie mniejszej niż 1,5 m), z przestrzenią suchego terenu po każdej stronie ciekim o szerokości nie mniejszej niż szerokość ciekim;
- poziom dna przepustów należy dostosować do poziomu terenu naprowadzającego tak, aby wysokość przepustu nie stanowiła bariery dla migrujących zwierząt;
- nawierzchnia przepustu i terenu najścia powinna mieć charakter naturalny, z wykorzystaniem lokalnego gruntu lub innego materiału naturalnego, niepowodującego obrażeń mechanicznych zwierząt;
- w przypadku przepustów zespolonych z ciekim nie prowadzić regulacji jego koryta poprzez betonowanie, a w razie konieczności stosować wyłącznie materiały naturalne;
- w przypadku braku możliwości pozostawienia pasów suchego terenu w przepustach zespolonych należy zaprojektować obustronne półki o szerokości min. 50 cm z płynnym i dogodnym zejściem/wejściem na teren suchego gruntu,

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

starszy Specjalista
pdpj
Kamila Szczyńska

wyłożonych materiałem naturalnym niepowodującym obrażeń mechanicznych zwierząt,

- na terenach służących naprowadzaniu zwierząt (w szczególności płazów) na światło przepustów nie lokalizować głębokich rowów odwadniających, a w razie takiej konieczności, rowy skanalizować lub ukształtować o głębokości mniejszej niż 1,5 m i nachyleniu ich skarp większym niż 1:2;
- studzienki, kolektory i inne zbiorniki systemów odwadniających zlokalizować poza terenami przejść dla płazów;
- w przypadku szlaków migracyjnych płazów, gdzie zastosuje się system przepustów w celu zachowania ich drożności, należy kolejne przepusty rozmieścić w odległości do 50 m od siebie;
- dla przepustów pełniących funkcję przejść dla płazów i małych zwierząt, należy wykonać system płotków naprowadzających na długości odpowiadającej szerokości najścia na przejście i strefą min. 100 m od krawędzi przepustu, o wysokości 40-60 cm z górną krawędzią zagietą w kierunku przeciwnym niż lokalizacja drogi, szczelnie i płynnie łączących się ze światłem przepustu;
- przejścia złożone z kilku przepustów należy połączyć wspólnym, szczelnym systemem płotków naprowadzających sięgających min. 100 m od krawędzi skrajnych przepustów;

24) przejścia dla płazów i małych zwierząt wykonać w formie przepustów zlokalizowanych:

na odcinku DULD 1:

- w km 1+900 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 2+700 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 3+600 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+100 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+900 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 6+800 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 8+100 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 9+000 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

24
Starszy Specjalista
podpis
Kamila Górska-Szyńska

- w km 10+800 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 13+900 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 14+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 15+300 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 16+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 17+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 21+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 23+200 1 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

na odcinku DULD 2:

- w km 0+100 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 1+400 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 2+700 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+700 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 6+600 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 7+700 2 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 8+000 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 9+100 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 9+950 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 11+750 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 13+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 14+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011

data

Starszy S. 25

podpis
Katarzyna Szczyńska

- w km 15+000 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania,
- w km 17+300 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 18+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 20+700 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 21+200 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;

na odcinku DULD 3:

- w km 1+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 3+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 5+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 6+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 9+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 11+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 12+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 15+200 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 17+800 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 19+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 22+100 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 22+600 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 23+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 23+450 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 25+750 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

na odcinku DULD 4:

- w km 0+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 1+700 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 3+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 26

potwierdzam zgodność
z projektem
22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
Katarzyna Sciesznyńska

- w km 4+300 4 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+700 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 5+200 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 5+500 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 8+200 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 9+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;

na odcinku DULD 5:

- w km 3+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+400 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 4+600 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 5+000 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 5+300 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 5+500 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 6+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 6+600 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 7+500 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 8+100 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 10+650 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 12+200 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 13+200 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 14+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 15+900 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

REGIONALNA DYREKCJA
 OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
 potwierdzam zgodność
 z oryginałem

27

22.11.2011
 data

Starszy Specjalista
 Pochp.

Karina Soleszyńska

- w km 16+800 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 18+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

na odcinku DULD 6:

- w km 5+300 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 6+200 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 8+700 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 11+900 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 15+000 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 17+600 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 18+400 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 19+100 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 19+300 – dwa przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 20+150 – cztery przepusty na przejściu dla płazów zespolone ze sobą systemem naprowadzania;
- w km 20+600 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 22+400 – przejście dla płazów i małych zwierząt;
- w km 24+400 – przejście dla płazów i małych zwierząt;

4. wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

nie dotyczy – gdyż przedsięwzięcie polegające na budowie drogi nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. Nr 58 poz. 535 z późn. zm.);

5. wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym zgodnie z art. 113 – 117 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem 28

22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karolina Ocieszyńska

o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;

II. stwierdzam konieczność:

1. wykonania kompensacji przyrodniczej zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 21 kwietnia 2010 r. (Dz. U. 2008 r., Nr 25, poz. 150 z późn. zm.):

- w celu ograniczenia strat gatunków roślin: kukułki krwistej, kukułki szerokolistnej oraz staroduba łąkowego, których występowanie stwierdzono na przebiegu planowanej trasy, przez co podlegają zagrożeniu mechanicznego zniszczenia, należy w ramach kompensacji przyrodniczej zaplanować ich przeniesienie przed rozpoczęciem prac na inne dogodne siedliska w porozumieniu ze specjalistą botanikiem, który określi dokładną lokalizację, termin i sposób metaplantacji oraz będzie nadzorować jej wykonywanie;
- z uwagi na nieodwracalne zniszczenie siedlisk lęgowych puszczyka i uszatki na odcinku trasy DULD 3 (obwodnica miasta Bydgoszcz) należy przeprowadzić kompensację przyrodniczą przed rozpoczęciem prac budowlanych polegającą na zamontowaniu, dla każdego z gatunków, po min. 20 skrzynek lęgowych o parametrach ustalonych przez ornitologa, w odległości 1-15 km od przebiegu drogi ekspresowej. Dokładną lokalizację zamontowania skrzynek lęgowych należy skonsultować z właściwym terytorialnie nadleśnictwem, przy czym dla uszatki należy wybierać drzewostany złożone z gatunków iglastych drzew, a dla puszczyka drzewostany mieszane iglasto - liściaste. Skrzynki wyraźnie ponumerowane, wyściełane mieszanką kawałków kory, piór, liści i mchu należy zamontować na wysokości od 5 do 10 m, w górnej części korony drzew iglastych;
- po wykonaniu działań kompensacyjnych i przed rozpoczęciem prac budowlanych, należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy sprawozdanie z przeprowadzonych działań kompensacyjnych. W przedkładanym sprawozdaniu należy zawrzeć m.in. informacje dotyczące: terminu i miejsca wykonanego przesadzenia roślin, sposobu ich pielęgnacji terminu i miejsca zainstalowania skrzynek lęgowych, dokumentacji fotograficznej przesadzonych roślin oraz zamontowanych skrzynek lęgowych;
- w drugim roku od oddania inwestycji do użytkowania należy przeprowadzić kontrolę skuteczności działań kompensacyjnych w zakresie przesadzania roślin chronionych oraz zdjęcia zawieszonych skrzynek lęgowych;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22.04.2011
data

Stary Specjalist
podpis
Kamila Szczyński

2. zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

- w kolejnych trzech latach po oddaniu inwestycji do użytkowania należy prowadzić monitoring przyrodniczy w zakresie zmian stosunków wodno – gruntowych i stanu zachowania siedlisk przyrodniczych na wybranych odcinkach trasy:
 - DULD 1: od km 3+510 do km 3+580, od km 6+400 do km 6+500, od km 9+000 do km 9+100;
 - DULD 2: od km 10+300 do km 10+400;
 - DULD 3: od km 22+370 do km 22+500;
 - DULD 4: od km 2+600 do km 2+650, od km 3+500 do km 3+850, od km 5+050 do km 5+750;
 - DULD 5: od km 4+000 do km 5+700, od km 6+500 do km 6+700;
 - DULD 6: od km 18+700 do km 19+000;
- w kolejnych trzech latach po oddaniu inwestycji do użytkowania należy przeprowadzić trzyletni monitoring przyrodniczy wykonanych przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym płazów i nietoperzy;
- na terenach Doliny Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego oraz w okolicach Łąk Trzęślicowych w Fołuszu, gdzie stwierdzono w trakcie inwentaryzacji ornitologicznej w strefie planowanego przedsięwzięcia, występowanie gatunków ptaków wymienionych w I Załączniku Dyrektywy Ptasiej, należy przeprowadzić monitoring ornitologiczny w zakresie wpływu przedmiotowej inwestycji na stan zachowania tych gatunków. Monitoring należy prowadzić przez okres 3 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania w czasie całego okresu lęgowego, w pasie o szerokości 500 m od osi drogi. Do końca każdego roku, w którym prowadzony będzie monitoring należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy sprawozdanie w zakresie stwierdzonych gatunków ptaków, analizy wpływu przedsięwzięcia na stan zachowania tych gatunków oraz w razie potrzeby, czyli w sytuacji stwierdzenia znacząco negatywnego oddziaływania, sposobów minimalizacji lub kompensacji.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem 30

22.10.2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karina Selińska

III. nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska;

IV. nie nakładam obowiązku:

- przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej – nie dotyczy;
- przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko – nie dotyczy;

V. nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej (obejmującą m.in. pomiary hałasu i zanieczyszczeń emisji ze środków komunikacyjnych: gazowych, pyłowych oraz wód podziemnych) po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, należy wykonać dodatkowe zabezpieczenia akustyczne eliminujące nadmierny poziom hałasu w rejonie zabudowy lub utworzyć obszar ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 11 maja 2010 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Zastępcę Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia zawsze znacząco oddziałującego na środowisko, jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Przedmiotowe zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r., w sprawie określenia rodzajów

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
22. LUT. 2011 r. oryginalni
Starszy Specjalista
Karina Ścieszyńska

przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu jest wymagane. Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 przytoczonej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dopuszczający stosowanie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, polegający na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Po weryfikacji wniosku, w dniu 13 maja 2010 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz o wystąpieniu do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia. Dane o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz, Urzędu Miasta i Gminy Świecie, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Gminy Osielesko, Urzędu Miasta i Gminy Koronowo, Urzędu Gminy Sicienko, Urzędu Miasta Bydgoszcz, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy Szubin, Urzędu Miasta i Gminy Żnin, Urzędu Gminy Gąsawa, Urzędu Gminy Rogowo i w miejscach realizacji przedsięwzięcia.

Stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 32
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22 LUT 2011
data
Specjalista
podpis
Katarzyna Szyszka

na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 13 maja 2010 r., znak: RDOŚ-04.OO.6613-25-2/10/KŚ, wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie w drodze obwieszczenia z dnia 19 maja 2010 r. poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniach od 21 maja do 11 czerwca 2010 r., na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy w dniach od 20 maja 2010 r. do 1 lipca 2010 r. oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r., Urzędu Miasta i Gminy Świecie w dniach od 21 maja 2010 r. do 12 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Pruszcz w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Dobrcz w dniach od 21 maja 2010 r. do 12 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Osielsko w dniach od 21 maja 2010 r. do 17 czerwca 2010 r., Urzędu Miejski w Koronowie w dniach od 20 maja 2010 r. do 12 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy w Sicienku w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r., Urzędu Miasta Bydgoszcz w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Białe Błota w dniach od 20 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Szubin w dniach od 21 maja 2010 r. do 12 czerwca 2010 r., Urzędu Miasta Żnin w dniach od 21 maja 2010 r. do 12 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Gąsawa w dniach od 21 maja 2010 r. do 17 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Rogowo w dniach od 21 maja 2010 r. do 11 czerwca 2010 r. i w miejscach realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 24 maja 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, na podstawie art. 50 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, wezwał Inwestora do złożenia stosownych wyjaśnień odnośnie informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na wniosek Inwestora oraz autorów raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w dniu 24 maja 2010 r. w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zorganizowano naradę, podczas której szczegółowo omówiono braki w przedmiotowym raporcie oraz uzgodniono sposób uzupełnienia.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 33
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22.11.2011
Data

.....
pociski
pociski

.....
Scieszewska

Inwestor pismem z dnia 4 czerwca 2010 r., złożył stosowne wyjaśnienia oraz przedłożył Suplement do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W związku z tym zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie w drodze obwieszczenia z dnia 8 czerwca 2010 r. poinformował o ponownym rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniach od 8 czerwca do 30 czerwca 2010 r., na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r. oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Miasta i Gminy Świecie w dniach od 10 czerwca 2010 r. do 1 lipca 2010 r., Urząd Gminy Pruszcz w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Dobrcz w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Osielsko w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urząd Miejski w Koronowie w dniach od 9 czerwca do 12 lipca 2010 r., Urzędu Gminy w Sicienku w dniach od 10 czerwca 2010 r. do 1 lipca 2010 r., Urzędu Miasta Bydgoszcz w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Białe Błota w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Szubin w dniach od 10 czerwca 2010 r. do 1 lipca 2010 r., Urzędu Miasta Żnin w dniach od 10 czerwca 2010 r. do 1 lipca 2010 r., Urzędu Gminy Gaśawa w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r., Urzędu Gminy Rogowo w dniach od 10 czerwca do 30 czerwca 2010 r. i w miejscach realizacji przedsięwzięcia.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, opinią z dnia 10 czerwca 2010 r. (wpływ: 11 czerwca 2010 r.), znak: N.NZ-400-B-4/283-15208/10, uzgodnił pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, podając następujące warunki:

1. przyjąć rozwiązania zapewniające dotrzymanie obowiązujących standardów akustycznych jakości środowiska wynikających z aktualnych przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – ekrany akustyczne (w tym ze złamaną górną krawędzią), uzupełniającą zieleń izolacyjną, inne rozwiązania

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. VI 2010
data

34
Podpis
Katarzyna Szczyńska

techniczne w obiektach chronionych np. wymiana okien, właściwe rozwiązania organizacji ruchu, nawierzchnie ciche itp.;

2. na odcinkach drogi przebiegającej przez tereny stref chronionych ujęć wody do celów zbiorowego zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia należy przewidzieć skuteczne zabezpieczenia przed skutkami wypadków drogowych, w których mogą uczestniczyć pojazdy przewożące niebezpieczne substancje;
 3. spływ wód opadowych z odcinków przebiegających przez tereny ochronne wszystkich ujęć wody należy wyprowadzić poza teren strefy;
 4. nawierzchnie drogi przebiegającej przez tereny ochronne ujęć wody należy zaprojektować tak, aby umożliwiały optymalne używanie środków do zwalczania śliskości;
 5. zastosować monitoring jakości wód w rejonach ochrony ujęć wody;
 6. na terenach ochronnych ujęć wody do celów zbiorowego zaopatrzenia w wodę do spożycia przez ludzi oraz na obszarze płytkiego występowania wód gruntowych nie należy lokalizować:
 - a. miejsc obsługi podróżnych (MOP), stacji paliw i punktów gastronomicznych,
 - b. baz sprzętowo – magazynowych, zapleczy budowy itp. obiektów obsługujących realizację i eksploatację inwestycji;
 7. zastosować podczyszczanie wód opadowych do wymagań, jakim powinny odpowiadać ścieki odprowadzane do wód lub ziemi, a także uwzględniać wymagania rozporządzenia w sprawach substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego;
 8. w ciągu roku od oddania do użytkowania wykonać analizę porealizacyjną w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. W przypadku stwierdzenia przekroczenia wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, należy zastosować odpowiednie środki ochrony. Celowe byłoby objęcie oceną również oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na czystość powietrza terenów z zabudową mieszkaniową,
- które zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji, z wyjątkiem pkt. 7, który wynika z obowiązujących przepisów prawnych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 1 lipca 2010 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego. Obwieszczenie zamieszczono na stronie internetowej

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY/35
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

starszy Specjalista
pobpis
Katarzyna Scieszzyńska

i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, na tablicy ogłoszeń Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy oraz na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz, Urzędu Miasta i Gminy Świecie, Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Gminy Dobrcz, Urzędu Gminy Osielesko, Urzędu Miasta i Gminy Koronowo, Urzędu Gminy Sicienko, Urzędu Miasta Bydgoszcz, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy Szubin, Urzędu Miasta i Gminy Żnin, Urzędu Gminy Gąsawa, Urzędu Gminy Rogowo i w miejscach realizacji przedsięwzięcia.

W trakcie przeprowadzania procedury z udziałem społeczeństwa zostały złożone następujące uwagi i wnioski:

Rada Sołecka i Sołtys Sołectwa Zamość Gmina Szubin, w piśmie z dnia 27 czerwca 2010 r. zwróciła się z prośbą o zaprojektowanie i wykonanie ekranu ochronnego wyciszającego od początku węzła Rynarzewo w Dolinie Noteci (od strony prawej w kierunku Poznania) do Rynarzewa ul. Ogrodowa, tym bardziej, że na tym odcinku nie zaplanowano cichej nawierzchni. Obecnie droga krajowa nr 5 wchodzi w zabudowę, a przesunięcie jej poza zabudowę Rynarzewa spowoduje jej przybliżenie do osiedla w Zamościu

W konsekwencji hałas będzie bardziej słyszalny i wpłynie niekorzystnie na bytowanie mieszkańców osiedla w Zamościu. Poza tym tereny przyległe do S-5 pomiędzy Rynarzewem a Zamościem, to podmokłe łąki wraz z rzeką Noteć, a w związku z tym występująca tam wilgotność i mgły powodują, że hałas przenosi się z podwójną siłą. W związku z powyższym Rada Sołecka i Sołtys stwierdza, że „życie niesie swoją rzeczywistość, dlatego nie należy czekać, aż droga będzie wybudowana i użytkowana, tylko już na etapie projektowania należy zadbać o ochronę ludzi i środowiska przed zgubnymi skutkami cywilizacji”.

Mając na uwadze przedłożony raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz stanowisko Inwestora, odnosząc się do powyższego wniosku, zgodnie z wymogami prawa Inwestor ma obowiązek zapewnienia warunków komfortu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej sąsiadującej z inwestycją. Warunki te określone są maksymalnym poziomem równoważonego poziomu dźwięku jaki musi być zachowany na terenach zabudowy mieszkaniowej, wynosi on dla pory dziennej 55 dB lub 60 dB (w zależności od rodzaju zabudowy mieszkaniowej) oraz 50 dB dla pory nocnej. Zgodnie z informacjami zawartymi w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, na terenach wskazanych w powyższym wniosku, zostaną zachowane warunki komfortu akustycznego bez potrzeby zastosowania zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Stawisz Specjal36
podpis
Karina Scieszzyńska

Obliczenia rozkładu pola akustycznego, zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, zarówno dla stanu istniejącego, jak i prognozowanego, zostały wykonane z zastosowaniem programu komputerowego SoundPlan ver. 6.5. Program ten realizuje obliczenia rozkładu poziomego hałasu w środowisku, pochodzącego od ruchu kołowego, zgodnie z normami powołanymi w Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącej się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku, tj. „NMPB-Routes – 96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)”.

Po oddaniu drogi ekspresowej S-5 do eksploatacji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, Inwestor zobowiązany będzie do wykonania pomiarów poziomego hałasu dwa razy w roku przez okres pierwszych trzech lat eksploatacji drogi. Ewentualne przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu będą stanowić przesłankę do podjęcia dalszych działań mających na celu ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko.

Ponadto mając na względzie utrzymanie komfortu życia mieszkańców osiedla Zamość, na dalszych etapach projektowania Inwestor rozważy możliwość zastosowania roślinności krajobrazowej izolacyjnej o działaniu minimalizującym oddziaływanie akustyczne drogi ekspresowej S-5.

Należy podkreślić, iż w niniejszej decyzji nałożono na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej (obejmującej m.in. pomiary hałasu i zanieczyszczeń emisji ze środków komunikacyjnych: gazowych, pyłowych oraz wód podziemnych) po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i jej przedstawienia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnego poziomu hałasu, Inwestor zobligowany jest do wykonania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych eliminujących nadmierny poziom hałasu w rejonie zabudowy, lub utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Pani Bożena Zawisza, pismem z dnia 1 lipca 2010 r., poinformowała, że jest rolnikiem i chciałaby zwrócić uwagę na uboczne skutki nowej trasy S-5, która będzie w pobliżu jej posiadłości. Uważa, że droga ekspresowa S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń, będzie znacznie oddziaływać na środowisko. Lokalizacja tej trasy będzie utrudniała produkcję zdrowej żywności w jej gospodarstwie i w gospodarstwach sąsiednich. Spaliny, hałas, zanieczyszczenia będą miały negatywny wpływ

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT 2011
data

starczy Specjalista
podpis
Katarzyna Szeszyńska

na glebę i jej plonowanie. Z biegiem lat hałas będzie się potęgował. Dzikie zwierzęta tj. zające, dziki, sarny będą musiały zmienić siedlisko. Droga ekspresowa S-5 utrudni życie w miejscu w którym mieszka. Będą trudności z dojazdem do pól. Oznajmiła, że jest przeciwna powstaniu trasy S-5. Wniosła o przeanalizowanie powyższych uwag i pozytywne ich rozpatrzenie.

Mając na uwadze przedłożony raport o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz stanowisko Inwestora, odnosząc się do powyższych zarzutów, należy zaznaczyć, że przebieg drogi ekspresowej S-5 na terenie gminy Dobrcz jest zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Dobrcz, zatwierdzonym Uchwałą nr XXVIII/322/2006 Rady Gminy Dobrcz z dnia 30 czerwca 2006 r. oraz ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Należy zauważyć, że Inwestor na wniosek Pani Bożeny Zawiszy, odsunął pierwotny przebieg planowanej drogi ekspresowej S-5, który przechodził przez działkę będącą jej własnością. Rozpatrywany przebieg planowanej trasy omija działki będące własnością Pani Bożeny Zawiszy.

Zmiana przebiegu trasy nie jest możliwa m.in. ze względu na konieczność zachowania normatywnych promieni łuków. W przypadku drogi ekspresowej wymagania dotyczące parametrów projektowania trasy są bardzo wygórowane m.in. poprzez zakładaną prędkość projektowaną i konieczność spełnienia wymagań widoczności zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto, każda zmiana przebiegu wpływa na sąsiednie odcinki drogi S-5, a to pociąga za sobą naruszenie ustalonego w sąsiednich obszarach korytarza trasy.

Reasumując, ze względów technicznych i praktycznych niemożliwa jest korekta przebiegu trasy ekspresowej, tak aby omijała ona wszystkie miejsca konfliktów zarówno z ludźmi i ich dobrami materialnymi, jak i ze środowiskiem naturalnym.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego nie złożono żadnych uwag i wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały oraz o uzyskane opinie i uzgodnienia.

W ramach zamierzenia zaplanowano budowę drogi ekspresowej S-5, która przebiega w ciągu dróg krajowych:

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
22. LUT. 2011 potwierdzam zgodność z oryginałem

data

Starzy Specjaliści
Beccis
Katarzyna Szleszyńska

- nr 1 [Nowe Marzy (węzeł) od km 119+535 (skrzyżowanie z drogą powiatową nr 05257 do Mniszka) do km 138+742 (skrzyżowanie z drogą krajową nr 5 i drogą wojewódzką nr 240 w mieście Świecie],
- nr 5 (od km 0+000 do km 118+188 granica województwa wielkopolskiego),
- nr 10 (od skrzyżowania z drogą krajową nr 80 do węzła Białe Błota – północno – zachodnia obwodnica miasta Bydgoszczy).

Głównym celem inwestycji jest rozwijanie sieci dróg ekspresowych i ich powiązań z autostradami, odciążenie miejscowości Kusowo, Borówno, Bydgoszcz, Żnin, Rynarzewo, Kowalewo, Jaroszewo, Bożejewice, Czewujewo i Cotoń, przejście przez obwodnice ruchu tranzytowego, podniesienie poziomu swobody ruchu na istniejących i projektowanych drogach nr 1 i nr 5, z zachowaniem dbałości o ochronę tych obejść przed nową zabudową oraz poprawienie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i ruchu źródłowo - docelowego w obszarze metropolitalnym (miasto Bydgoszcz).

Celem planowanego przedsięwzięcia jest osiągnięcie parametrów technicznych drogi ekspresowej i przełożenie istniejącego ruchu z drogi krajowej nr 5 klasy GP na nowy ślad.

Pozwoli to na:

- stworzenie bezpiecznego nowego odcinka trasy drogowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży,
- dostosowanie przekroju drogi i nawierzchni do prognozowanego ruchu,
- zapewnienie osobnej obsługi komunikacyjnej przyległego terenu przez realizację równoległych dróg dojazdowych.

Droga krajowa nr 5 biegnąca z południa w kierunku północnym stanowi jedną z głównych tras o strategicznym dla gospodarki znaczeniu. Droga bierze swój początek na granicy z Republiką Czeską w miejscowości Lubawka, skąd biegnie w kierunku północno - wschodnim w stronę Wrocławia. Na odcinku do Wrocławia droga nr 5 łączy się z drogą krajową nr 3 prowadzącą w kierunku północno - zachodnim do Świnoujścia. Miasto Wrocław będąc największą aglomeracją regionu Dolnego Śląska jest węzłem drogowym skupiającym wiele dróg o strategicznym znaczeniu prowadzących z różnych kierunków Polski. Droga krajowa nr 5 biegnąc do Wrocławia łączy się jednocześnie z autostradą nr A4 oraz z drogami krajowymi:

- nr 8 prowadzącą z granicy z Republiką Czeską w miejscowości Kudowa Słone,
- nr 35 prowadzącą z granicy z Republiką Czeską w miejscowości Golińsk,
- nr 94 prowadzącą z Pyskowic Śląskich przez Wrocław do m. Krzywa,

REGIONALNA DYREKCJA 39
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

22 LUT 2011

data

potwierdzam zgodność z oryginałem
Stary Specjalista
podpis
Karina Scieszynska

i innymi o znaczeniu regionalnym.

W dalszym swym przebiegu droga biegnie na północ w kierunku Poznania, krzyżując się z drogami krajowymi biegnącymi z kierunku zachód – wschód:

- drogą nr 15 w m. Trzebnica,
- drogą nr 36 w m. Rawicz,
- drogą nr 12 w m. Leszno,
- drogą nr 32 w m. Stęszew,

oraz innymi o znaczeniu regionalnym.

Z Poznania droga nr 5 biegnie dalej w kierunku północno - wschodnim w stronę Bydgoszczy, głównego miasta województwa kujawsko - pomorskiego. Na tym odcinku swego przebiegu droga nr 5 w m. Gniezno łączy się z drogą krajową nr 15 prowadzącą do Torunia. Na północ od Gniezna rozpoczyna się odcinek objęty niniejszym opracowaniem.

W mieście Bydgoszcz, które jest znaczącym węzłem komunikacyjnym, droga krajowa nr 5 uzyskuje połączenie z drogami krajowymi:

- nr 10 prowadzącą ze Szczecina do Płońska i dalej przez drogę do Warszawy,
- nr 25 prowadzącą z Oleśnicy do Bobolic i dalej poprzez drogę nr 11 do Koszalina.

Z Bydgoszczy droga biegnie w kierunku północno-wschodnim do m. Świecie, gdzie łączy się drogą krajową nr 1, która prowadzi dalej do Gdańska.

Droga krajowa nr 5 w swym przebiegu spina cztery wielkie aglomeracje: Wrocław, Poznań, Bydgoszcz oraz Gdańsk. Rangę tej drogi dla gospodarki narodowej podnosi fakt, że stanowi ona połączenie międzynarodowe od granicy z Republiką Czeską w wymienionych wyżej miejscowościach do granicy z Rosją – Obwodem Kaliningradzkim w miejscowości Gronowo.

Szlaki kolejowe krzyżujące się z projektowaną drogą S-5:

- nr 18 Piła – Bydgoszcz – Toruń – Kutno;
- nr 241 Tuchola - Koronowo;
- nr 201 Nowa Wieś Wielka – Bydgoszcz – Gdynia;
- nr 131 Chorzów – Inowrocław – Tczew;
- nr 356 Poznań – Kcynia – Bydgoszcz;
- Kolej wąskotorowa Obiecankowo - Żnin;
- nr 206 Inowrocław - Rogoźno Wlkp. - Drawski Młyn.

Ze względu na duży ruch samochodów ciężarowych z przyczepami oraz zle rozwiązania geometryczne istniejących skrzyżowań, występują duże utrudnienia w ruchu

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 40
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Starszy Specjalista
Katarzyna Świeżyńska

samochodowym oraz istnieje zagrożenie życia pieszych korzystających z drogi. Na omawianych odcinkach dróg często występują zakłócenia w płynności ruchu, spowodowane nieprzystosowaniem skrzyżowań do występującego natężenia ruchu. Brak płynności ruchu powoduje nadmierną emisję zanieczyszczeń związanych z wydzielaniem spalin przez pojazdy. Znaczący wpływ na klimat akustyczny ma stan nawierzchni. Zniszczenia nawierzchni zwiększają poziom emitowanego hałasu oraz drgania wywoływane przez poruszające się po drodze pojazdy.

Na potrzeby przygotowania do realizacji rozpatrywaną inwestycję podzielono na odcinki DULD od 1 do 6. Raport przedstawia 3 warianty przebiegu planowanej drogi: wariant 1, wariant 3 i wariant 4. Wariant preferowany przez Inwestora i najbardziej korzystny dla środowiska to wariant 4.

Preferowany wariant 4 zaprojektowano, bazując na wariancie zgodnym z studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin, jako głównym wariancie przebiegu trasy, wprowadzając jednocześnie korekty związane z obwodnicami miejscowości, ze względu na zachowanie warunków widoczności, jak również wymogami ochrony środowiska oraz ochrony konserwatorskiej. W porównaniu z pozostałymi wariantami zmiany wynikają z uwzględnienia sugestii władz lokalnych. W wariancie 4 zaprojektowano obwodnice miejscowości: Kusowo – Borówno, Bydgoszcz (wprowadzając łuki poziome uwzględniające warunki widoczności), obwodnicę Rynarzewa, Kowalewa, Jaroszewa, Żnina, Bożejewic – Czewujewa, Rogowa, Cotonia oraz dobudowę drugiej jezdni na obwodnicy Świecia i Szubina.

Wariant preferowany proponuje częściowe wykorzystanie istniejącej drogi. Na znacznej długości projektowana trasa posiada jednak nową lokalizację. Dotyczy to przede wszystkim obwodnic napotykanych na drodze miejscowości. Szczególną uwagę zwrócono tu także na otaczające tereny objęte ochroną oraz obiekty środowiska kulturowego.

Drogę ekspresową S-5 zaplanowano w docelowym przekroju dwujezdniowym, bez etapu pośredniego z pojedynczą jezdnią. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej S-5 z innymi drogami zaplanowano jako dwupoziomowe. Niektóre skrzyżowania z drogami lokalnymi ulegną likwidacji. Dostępność do drogi występuje wyłącznie na węzłach. Dla obsługi przyległego terenu projektuje się drogi zbiorcze. Jako minimalny promień łuku poziomego przyjęto $R = 1000$ m.

Opis poszczególnych odcinków drogi:

1. Nowe Marzy – Dworzysko - DULD 1:

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Staw...
podp...
Kamila S...

Rozpoczyna się około 2 kilometry przed węzłem autostradowym „Nowe Marzy” na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1256C Mniszek – Stare Marzy (km ewidencyjny 119+535 drogi krajowej nr 1).

Od km 3+750 do istniejącego węzła Morsk km 12+278,59 (km ewidencyjny 131+493) na obwodnicy miasta Świecie proponuje się korektę 4 łuków poziomych i dobudowę drugiej jezdni istniejącego przebiegu. Na obwodnicy Świecia znajdują się 3 istniejące węzły: Morsk, Przechowo i Dworzysko. Na obwodnicy Świecia droga w rejonach węzłów jest dwujezdniowa, przyjęto pas dzielący szerokości 4,5 m.

Od km 0+000 do ok. km 7+000 droga biegnie w dość urozmaiconym terenie pokrytym w przeważającej części lasami. Dalszy odcinek, aż do km ok. 18+800 biegnie w stosunkowo płaskim terenie bezleśnym, mijając po obu stronach drogi tereny rolnicze. Od km 12+000 droga wkracza na obwodnicę miasta Świecia. W km 12+000 biegnie w najbliższej odległości od Wisły – ok. 400 m. W km 18+927 przecina rzekę Wdę i dalej biegnie śladem obwodnicy Świecia w zalesionym terenie aż do km ok. 24+000 (koniec obwodnicy Świecia). Do końca DULD 1 mija tereny rolnicze. Na całym odcinku DULD 1 biegnie po śladzie istniejących dróg z niewielkimi korektami.

Niweleta nawiązuje do niwelety istniejącej drogi, gdzie przewiduje się nasypy dla nowo projektowanej jezdni S5, biegnącej równolegle do istniejącej drugiej jezdni. Maksymalna wysokość nasypu wynosi 3,98 m w km 7+800 oraz w km 9+250 i km 14+500. Na odcinkach 0+400 – 1+018, 16+300 – 17+300, 19+100 – 19+900, 24+200 – 25+129 droga biegnie w wykopie, a w km 17+100 osiąga maksymalną głębokość 10,2 m (w istniejącym wykopie).

2. Dworzysko – Aleksandrowo – DULD 2:

Za węzłem Dworzysko km 23+681 (DULD 1, km ewidencyjny 5+005) do miejscowości Niewieścín km 11+387 (km ewidencyjny 17+632 - skrzyżowanie z drogą powiatową nr 1272C) proponuje się wykorzystanie istniejącej drogi i dobudowę drugiej jezdni wraz z korektą 6 łuków. Do km 23+427 zaprojektowano dobudowę drugiej jezdni i korektę jednego łuku. Na odcinku od miejscowości Kusowo do miejscowości Aleksandrowo zaprojektowano nowy przebieg trasy z odsunięciem do ok. 500 m w kierunku wschodnim od istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 5 w celu ochrony zabytkowej alei dębowej. Następnie przechodzi w północno - zachodnią obwodnicę Bydgoszczy. Odcinek DULD 2 zaczyna się w okolicach miejscowości Dworzysko. Trasa na całym odcinku biegnie w terenie użytkowanym rolniczo mijając jedynie niewielkie płaty terenów leśnych

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
płp
Karina Sleszyńska

nie kolidujących z drogą. Tylko na końcu odcinka przecina fragment lasu (km 21+700 – koniec DULD 2). Ponadto na tym odcinku mija wiele mniejszych i większych zbiorników wodnych (m.in. ok. km 6+500, 9+000, 11+800, 15+000, 18+000, 21+000). Na tym odcinku zaplanowano budowę jednej obwodnicy miejscowości Kusowo i Borówno po wschodniej stronie miejscowości. Na pozostałych odcinkach droga biegnie po śladzie istniejącej drogi. W DULD 2 niweleta prowadzona jest na niewielkim nasypie lub w niedużym wykopie. Najwyższy nasyp o wys. 5,0 m występuje w rejonie obiektu zlokalizowanego w km 8+025. Natomiast najwyższa głębokość wykopu wynosi 4,6 m i znajduje się w rejonie obiektu w km 1+800.

3. Północno Zachodnia obwodnica Bydgoszczy – DULD 3:

Przewiduje obejście miasta Bydgoszcz od strony północno - zachodniej, na odcinku od węzła „Wilcze” (km 28+508 drogi krajowej nr 5 Gdańsk - Świecie) przebiega przez miejscowości Maksymilianowo, Tryszczyn, Pawłówek, Lisi Ogon do węzła Białe Błota w miejscowości Białe Błota. Odcinek między miejscowościami Wilcze (początek DULD 3, odejście od przebiegu drogi krajowej nr 5, a Pawłówek przebiega w większości po nowym śladzie, jedynie krótki odcinek pomiędzy km 7+000 a km 8+000 biegnie w korytarzu istniejącej drogi wojewódzkiej nr 244. Odcinek od km 0+000 do km ok. 5+700 biegnie w większości przez tereny rolnicze, przecinając jedynie niewielkie płyty leśne. Od km 5+700 droga wkracza na obszary leśne, przez które biegnie do km ok. 17+200. W dalszym odcinku, do km ok. 19+200 ponownie biegnie przez tereny rolnicze, a następnie do km ok. 21+400 przez tereny leśne. Ostatni odcinek biegnie po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 10 do węzła Białe Błota, na którym kończy się DULD 3, na tym odcinku przecina Kanał Bydgoski w km 22+625. Inwestycja przewiduje podniesienie klasy technicznej istniejącego ciągu drogi krajowej nr 10 do klasy drogi ekspresowej i ma stanowić odcinek S-5 Świecie – Bydgoszcz - Poznań. Na tym odcinku graniczy z dwoma obszarami Natura 2000 – specjalnym obszarem ochrony siedlisk Dolina Noteci oraz obszarem specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego na odcinku od 21+900 do km 23+900. W DULD 3 niweleta drogi prowadzona jest w większości na niewielkim nasypie. Najwyższe nasypy o wysokości do 7,0 m występują w rejonie obiektów zlokalizowanych w km 4+850, 5+970, 6+185, 10+347. Nasypy występują również przy przekraczaniu dolin rzecznych w km 11+470 – 11+600 oraz w km 13+270 – 13+850. Wysokość nasypu w km 13+520 osiąga 19,8 m.

4. Białe Błota – Kołaczkowo – DULD 4:

REGIONALNA DYREKCYJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Barbara Sleszyńska

43

Za węzłem Białe Błota (km ewidencyjnym 61+587 drogi krajowej nr 5) proponuje się dobudowę jednej jezdni, następnie zakłada się nowy przebieg trasy ekspresowej po stronie wschodniej miejscowości Zamość, przechodzący w obwodnicę Rynarzewa po zachodniej stronie miejscowości. Na tym odcinku droga przebiega w pewnej odległości (ponad 200 m) od obszaru Natura 2000 Równina Szubińsko - Łabiszyńska. Droga ekspresowa połączona jest z istniejącą drogą krajową nr 5 za pomocą węzła Rynarzewo km 3+861 (km ewidencyjnym 65+068). Od końca obwodnicy Rynarzewa projektowana droga ekspresowa S-5 wchodzi w istniejącą drogę krajową nr 5 i na odcinku od końca obwodnicy Rynarzewa do początku obwodnicy Szubina (DULD-u 5) jest zgodna z jej przebiegiem (wyłączając korektę łuku).

Od początku odcinka droga biegnie przez teren o urozmaiconym pokryciu (tereny zabudowane, zalesienia i tereny bezleśne). Od km 1+500 odchodzi od istniejącego przebiegu, przecinając najpierw tereny zalesione (do km 2+000), a następnie wkracza w bezleśną dolinę Noteci i Kanału Noteckiego omijając miejscowości Zamość i Rynarzewo. Pomiedzy km 5+000 a 6+000 mija niewielkie płaty zadrzewień. Około km 5+800 powraca na istniejący ślad drogi krajowej nr 5, którym biegnie do końca odcinka mijając teren o urozmaiconym pokryciu (lasy, zabudowania, pola, łąki). W DULD-dzie 4 niweleta drogi przebiega na niewielkim nasypie, którego wysokość zwiększa się przed obiektami mostowymi i wiaduktami. Niweleta w wykopie prowadzona jest na bardzo krótkim odcinku (km 1+000 – 1+080) i stosunkowo płytko (1,0 m) w km 2+260 – 2+400, 2+710 – 2+850, 3+350 – 4+040, 4+560 – 6+040 trasa przebiega przez teren użytków zielonych na podłożu torfowym.

5. Kołaczkowo – Jaroszewo - DULD 5

DULD 5 rozpoczyna się przed węzłem Szubin, tj. początek istniejącej obwodnicy Szubina (km ewidencyjnym 70+936,51). Istniejący odcinek obwodnicy miasta Szubina do czasu zrealizowania trasy ekspresowej S-5, jest drogą jedno-jezdniową klasy GP. Przyjęto parametry geometryczne jak dla S-5, a wybudowane węzły i skrzyżowania uwzględniają możliwość ich przystosowania w przypadku rozbudowy o drugą jezdnię. Obiekty inżynierskie, tj. wiadukty i mosty zostały wykonane docelowo. Na trasie występuje jeden węzeł Szubin bezkolizyjny typu trąbka km 0+811 (w km ewid. 70+988) oraz jedno skrzyżowanie istniejące w km ewid. 77+795.

Węzeł Nowy Świat łączy obwodnicę Szubina z obwodnicą Kowalewa przebiegającą po wschodniej stronie miasta – koniec obwodnicy w węźle Kowalewo w km 9+132 (km ewidencyjnym 81+278). Na odcinku od końca obwodnicy Kowalewa do początku obwodnicy Brzyskorzystewa i Jaroszewa zaprojektowano budowę drugiej jezdni z korektą

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 44
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22 LUT 2011
data
Stary Specjalist
Opis
Kamila Szczyńska

dwóch łuków poziomych, w km 14+823 (km ewidencyjnym 86+878) zaprojektowano węzeł Brzyskorzystewko. Na odcinku tym droga graniczy z obszarem Natura 2000 „Łąki Trześlicowe w Foluszu” od km 10+400 do km 11+200.

Obwodnicę Brzyskorzystewka i Jaroszewa zaprojektowano ze względu na brak możliwości uzyskania wymaganych parametrów technicznych. Przebiega ona po wschodniej stronie obu miejscowości i poprzez węzeł Jaroszewo km 19+041 (km ewidencyjnym 91+179) łączy się z obwodnicą Żnina i Bożejewic.

Na tym odcinku w większości biegnie przez tereny bezleśne – pola uprawne i łąki mijając jedynie niewielkie kompleksy leśne w okolicach km 1+300, 6+900, 8+000, 9+500 oraz 11+000 – 14+000. Od km ok. 9+000 do końca DULD 5 droga mija w dość znacznym oddaleniu (ok. 650 m w najbliższym miejscu) rynny Jezior Żędowskich.

W DULD-dzie 5 niweleta drogi przebiega w większości na niewielkim nasypie w stosunku do powierzchni terenu. Tylko w km 16+300 – 17+250 oraz 18+800 – 19+400 występują nasypy rzędu maksymalnie 10 m przy obiektach mostowych.

6. Jaroszewo – granica województwa – DULD 6

Początek obwodnicy Żnina i Bożejewic znajduje się za węzłem Jaroszewo. Obwodnica zlokalizowana jest po stronie zachodniej miasta Żnin. Na wysokości skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 251 zaprojektowano węzeł Żnin km 2+032. Następnie droga ekspresowa przechodzi na wschodnią stronę miejscowości Bożejewice i kończy się węzłem Biskupin km 6+584 (km ewid. 98+383).

Od projektowanego węzła Biskupin idzie całkowicie nowym przebiegiem od wschodu omijając miejscowość Czewujewo. Na dalszym odcinku droga mija od zachodniej strony miejscowość Grochowiska Księżę, po czym biegnie nowym śladem mijając od zachodu miejscowość Łaziska i dalej przechodzi w obwodnicę Rogowa poprowadzoną po wschodniej stronie miejscowości. Na obwodnicy zaprojektowano węzeł Rogowo w km 15+806. Ze względu na parametry istniejącej drogi krajowej nr 5 w okolicach m. Rogowo, w minimalnym stopniu wykorzystano jej przebieg. Trasa biegnie w większości nowym śladem od początku obwodnicy Rogowa do końca planowanej inwestycji, w niewielkim stopniu wykorzystując przebieg drogi istniejącej, co związane jest z parametrami technicznymi istniejącej drogi. W km 19+846 zaprojektowano węzeł Lubcz. Za węzłem droga na krótkim odcinku biegnie śladem istniejącej drogi krajowej nr 5, a następnie przechodzi w obwodnicę Cotonia po wschodniej stronie miejscowości z węzłem Cotoń w km 22+939 i do końca odcinka biegnie nowym śladem, aż do granicy województwa wielkopolskiego.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

22 LUT 2011

data

potwierdzam zgodność
oryginałem

Starszy Specjalista

podpis

Karolina Sulewska

Na granicy województw następuje włączenie projektowanej drogi ekspresowej S-5 w planowany przebieg S-5 na terenie województwa wielkopolskiego zgodnie z opracowaniem STE firmy DHV wg KOPI nr 38/2004 oraz Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, z dnia 10 listopada 2009 r., znak: RDOŚ-30-OO.II-66191-49/09/jc, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 Żnin – Gniezno, odcinek węzeł „Mielno” – Gniezno. Na odcinku tym biegnie w terenie praktycznie niezalesionym (pola uprawne, łąki, pastwiska) do km ok. 14+500. Na odcinku tym droga przebiega w sąsiedztwie rynny Jezior Żnińskich (ok. 550 m od najbliższego jeziora). Od km 14+500 wkracza w bardziej urozmaicony teren stanowiący mozaikę terenów rolniczych, leśnych i zabudowanych. Od tego km droga biegnie równoległe do rynny Jezior Rogowskich przecinając ją ok. km 20+000 oraz przebiegając w bardzo bliskiej odległości (ok. 50 m) od Jeziora Lubieckiego.

W DULD-dzie 6 niweleta drogi przebiega w większości po powierzchni terenu lub na nasypie. Na krótkich odcinkach przebiega w wykopach, z których najgłębszy występuje w km 18+400 – 18+600 i wynosi około 5 m poniżej powierzchni terenu.

W fazie robót drogowych, istotnym może stać się wpływ drgań na ludzi i budynki wywołane przez pracujące maszyny drogowe, frezarki i walce wibracyjne. Są to drgania podobne do wzbudzanych przez ruch pojazdów ciężarowych (lub większe). Walce drogowe wywołują drgania ciągłe o niskiej i wysokiej częstotliwości. Drgania wzbudzone przez te urządzenia mogą być szkodliwe dla konstrukcji budynków i być uciążliwe dla ludzi przebywających w budynkach. Ich występowanie jest jednak krótkotrwałe i dotyczy obszaru maksymalnie do 50 m od strefy pracy. Jeżeli przy budowie będą stosowane wibracyjne walce drogowe, które wzbudzają wysoki poziom drgań budynków w sąsiedztwie obszaru ich zastosowania, to mimo ich krótkotrwałego użycia mogą wywołać skargi z tego powodu. Drgania wzbudzane przez pracę maszyn drogowych, jeżeli mogą być szkodliwe, to głównie w budynkach murowanych wznoszonych tradycyjnie od 1 do 3 kondygnacji.

Odrębnym źródłem drgań mogą być elementy węzłów betoniarskich, wytwórni mas bitumicznych, sortowni kruszywa oraz kruszarek. Urządzenia te wyposażone są w zespoły wibracyjne o mocach dochodzących do 5 kW. Niemniej jednak konstrukcja urządzeń dąży do maksymalnego odseparowania tych elementów od elementów konstrukcyjnych instalacji, stąd też zasięg ich oddziaływania jest niewielki, często niewykrywalny już w odległości 10 m od urządzenia.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011.
data

starszy specjalista 46
podpis

Karolina Kuczyńska

Z uwagi na możliwość negatywnego wpływu inwestycji na etapie jej realizacji na kondycję techniczną budynków zlokalizowanych w jej bezpośrednim otoczeniu, zaleca się zinwentaryzowanie przez Inspektora Nadzoru Budowlanego stanu technicznego budynków znajdujących się w strefie potencjalnego negatywnego oddziaływania inwestycji, tj. w odległości co najmniej 50 metrów od osi drogi przed przystąpieniem do realizacji prac budowlanych.

W fazie eksploatacji, przejazd pojazdów drogą może powodować powstawanie wibracji i wstrząsów przenoszonych przez grunt na konstrukcje mieszkalne. Do chwili obecnej nie została jednak opracowana metodyka pozwalająca na wiarygodne prognozowanie zjawiska występowania drgań w środowisku. Jedyną metodą pozwalającą na oszacowanie uciążliwości tego typu jest porównanie z wynikami badań przeprowadzonych w podobnych warunkach. Jak wynika z prac badawczych, ruch na nawierzchni drogowej, już przy nierównomierności powyżej 20 mm, powoduje przekraczanie prędkości drgań do 5 mm/s. Może być to odczuwalne w budynkach położonych wzdłuż drogi. Stwarza również niebezpieczeństwo drgania szyb. Stan taki może wystąpić z uwagi na wzrost w strukturze ruchu pojazdów ciężkich powyżej 20 ton nośności. Powstające uszkodzenia nawierzchni, w połączeniu z ruchem pojazdów ciężkich o wadliwym systemie zawieszenia, mogą powodować chwilowe wzrastanie prędkości drgań do wartości 10-15 mm/s.

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez Antoniego Bratańskiego, Jarosława Chelmeckiego, Edwarda Maciąga, Tadeusza Tary z Instytutu Mechaniki Budowli Politechniki Krakowskiej, opublikowanych pn.: „Przypadki przekazywania się z podłoża drgań na budynki od komunikacji miejskiej”, dotyczących wpływu drgań ruchu komunikacyjnego (tramwajowego i samochodowego) na budynki, drgania wywołane przez ruch samochodowy charakteryzują się większym udziałem wyższych częstotliwości w widmie drgań, co powoduje, iż ich wpływ na budynki jest większy aniżeli drgań wywołanych przez tramwaje. W czasie badań stwierdzono, że poziom drgań przekazywanych przez grunt na budynki jest na tyle niski, iż nie zagraża trwałości konstrukcji budynków i jest porównywalny do drgań powodowanych pracą urządzeń powszechnie stosowanych w mieszkaniach (np. poziom drgań mierzonych na podłodze pomieszczenia był zbliżony do poziomu drgań wywołanych pracą lodówki).

W przypadku projektowanej drogi ekspresowej S-5, jej realizacja przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drgań wywołanych ruchem drogowym występującym obecnie, m.in. ze względu na poprawę stanu nawierzchni, stabilności korpusu drogowego

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność z
oryginałem 47
22 LUT 2011
data
Katarzyna Stępień
pocpis

oraz płynności jazdy. Ruch pojazdów drogowych na projektowanym odcinku nie będzie wzbudzał drgań, które mogłyby powodować uszkodzenia nośnych elementów budynków. Należy jednak zaznaczyć, iż właściwy dobór podbudowy nośnej oraz nowa nawierzchnia przyczynia się do zminimalizowania tych oddziaływań.

Inwestor na podstawie przeprowadzonych wizji w terenie oraz podkładów mapowych stwierdził, że obszary w bezpośrednim sąsiedztwie omawianej inwestycji można zaliczyć do strefy: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z usługami rzemieślniczymi, terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego oraz terenów zabudowy zagrodowej. W myśl Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), dla terenów o ww. charakterze zagospodarowania przestrzennego, przewiduje się następujące wartości normatywne wskaźnika oceny hałasu odpowiednio LAeq D/N dla dziennej i nocnej pory oceny:

- LAeq D – (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom dnia) – 60 dB (A),
- LAeq N – (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom nocy) – 50 dB (A).

Na etapie budowy drogi ekspresowej uciążliwość akustyczna związana będzie z pracami ciężkiego sprzętu budowlanego w środowisku nielicznej zabudowy występującej w otoczeniu inwestycji. Planowana do realizacji droga w przeważającej części przebiega po terenie niewymagającym ochrony przed hałasem. Terenem chronionym jest rozproszona zabudowa siedliskowa skupiona głównie wzdłuż dróg przecinających drogę ekspresową S-5. Raport wskazuje, że prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej nie spowoduje dyskomfortu akustycznego mieszkańców.

W celu zminimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na etapie jej realizacji, należy np.:

- dokonać zamiany technik pracy na mniej głośnie,
- stosować lepiej dopracowane pod względem akustycznym urządzenia,
- stosować osłony na obudowy urządzeń na najsilniej emitujące hałas elementy (np. obudowane kompresory, narzędzia z tłumikami) itp.,
- prowadzić realizację prac budowlanych w porze dziennej tj.: pomiędzy godziną 6:00 a 22:00.

Ponadto, zaleca się, aby powstające bazy transportowe i inne obiekty obsługujące budowę drogi, jak np.: węzły betoniarskie, wytwórnie mas bitumicznych, sortownie kruszywa czy kruszarki, zostały lokalizowane w odległości min. 300 m od zabudowań mieszkalnych.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY 48
potwierdzam zgodność
oryginałem
22 LUT 2011
data
Starszy Specjalista
podpis
Karina Szczyńska

Przy budowie dróg należy w sposób przemyślany kierować formowaniem zwałów usuwanej ziemi, która w niektórych przypadkach może stanowić rodzaj osłony akustycznej. Natomiast obszar wykopów poniżej poziomu terenu jest dobrym miejscem dla zlokalizowania kompresorów, generatorów i pomp. Zastosowanie powinny znaleźć również przenośne ekrany i osłony, szopy zakrywające urządzenie z obsługą.

Koncepcja budowy drogi ekspresowej S-5 zakłada maksymalne wykorzystanie istniejącej drogi krajowej nr 5 (DK5) oraz budowę obwodnic poszczególnych miejscowości zlokalizowanych na przebiegu tej drogi. Główną przesłanką do projektowania obwodnic miejscowości, w szczególności na trasach o znacznym natężeniu ruchu, są: poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez minimalizację ilości skrzyżowań kolizyjnych, drożności układu komunikacyjnego, wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza obszar zabudowy, a w konsekwencji również poprawa stanu klimatu akustycznego. Obejścia stanowią najefektywniejsze rozwiązanie w kontekście poprawy warunków akustycznych na terenach zabudowanych.

W przypadku projektowanej drogi ekspresowej S-5, planuje się realizację obwodnic miejscowości Cotoń, Żnin, Kowalewo, Rynarzewo oraz miasta Bydgoszczy. Inwestor w Raporcie przedstawił, w celu zobrazowania wpływu tej decyzji na stan klimatu akustycznego, analizę rozkładu pola akustycznego, generowanego przez ruch samochodowy, jaki będzie się odbywał drogą, dla dwóch scenariuszy.

Pierwszy scenariusz przedstawia sytuację, kiedy planowana inwestycja nie zostanie zrealizowana. Wówczas ruch samochodowy będzie prowadzony istniejącą drogą krajową DK5, przez centra miejscowości. Natężenie ruchu będzie wzrastało zgodnie z założoną prognozą ruchu, powodując wzrost emisji hałasu do środowiska.

Drugi scenariusz zakłada sytuację, kiedy planowana inwestycja zostanie zrealizowana wraz z projektowanymi obwodnicami miejscowości. Istniejąca droga krajowa nr 5 będzie wówczas wykorzystywana jako droga o znaczeniu lokalnym. Ruch samochodowy, jaki będzie się po niej odbywał, będzie znacznie mniejszy. W scenariuszu tym uwzględniono wpływ projektowanej drogi ekspresowej, która przejmie niemalże całkowicie ruch samochodowy.

Inwestor, aby dotrzymać standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego na terenie kilku miejscowości i zabudowy zagrodowej położonych przy drodze, zaproponował lokalizację urządzeń ochrony przeciwdźwiękowej oraz realizację dla poszczególnych odcinków tzw. cichej nawierzchni drogowej.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karolina Ścieszyńska

49

Podczas prac budowlanych, wykonywanych w związku z realizacją omawianej inwestycji, do atmosfery emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłami tej emisji będą głównie pojazdy oraz silniki pracujących maszyn. Może również dojść do niezorganizowanej emisji pochodzącej z pyłów unoszonych podczas transportu materiałów sypkich. Pewne substancje są również emitowane podczas kładzenia nawierzchni bitumicznych. Jednak tego typu emisje mają charakter czasowy i są krótkotrwałe, ich źródła przemieszczają się wraz z postępem prowadzonych prac, a następnie znikają po zakończeniu prac budowlanych.

Tak więc prace budowlane podczas realizacji inwestycji będą miały znikomy wpływ na jakość powietrza. Oddziaływanie emitowanych zanieczyszczeń pyłowo – gazowych powinno ograniczyć się jedynie do terenu budowy.

Prognozowane zasięgi ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń powietrza związane z oddziaływaniem drogi ekspresowej S-5, będą mieścić się w obrębie linii rozgraniczających inwestycję. Należy też podkreślić, że określenie wpływu emisji komunikacyjnej na stan powietrza, wykonane zostało przy założeniu najbardziej niekorzystnych warunków i tak:

- założono, że w ilości emitowanych tlenków azotu, aż 100% stanowić będzie ditlenek azotu,
- model obliczeniowy nie uwzględnia absorpcji zanieczyszczeń przez roślinność znajdującą się w otoczeniu drogi, ani rozkładu fotochemicznego emitowanych zanieczyszczeń.

Biorąc pod uwagę powyższe – rzeczywiste zasięgi oddziaływania drogi na środowisko atmosferyczne prawdopodobnie okażą się mniejsze niż wyznaczone przy użyciu metod obliczeniowych. W perspektywie czasu, jeżeli w trakcie eksploatacji drogi będą miały miejsce przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza, celowe może okazać się zastosowanie pasów zieleni izolacyjnej w miejscach, w których zanieczyszczenia te mogłyby przekraczać wartości dopuszczalne.

Wykonanie analizy porealizacyjnej z zakresu dotrzymania standardów jakości powietrza, powinno ostatecznie ustalić wszelkie ewentualne przekroczenia wartości dopuszczalnych stężeń.

Zanieczyszczone spływy powierzchniowe z dróg trafią do odbiorników w postaci wód powierzchniowych lub do gruntu, w zależności od sposobu odwodnienia drogi, ulegać będą podczyszczeniu w rowach trawiastych lub odprowadzane będą do kanalizacji deszczowej

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karolina Ścieszyńska

bez osadników. Najistotniejszym zanieczyszczeniem dla potencjalnych odbiorników są zawiesiny ogólne. Ograniczając ich stężenie równocześnie eliminowana jest większość metali ciężkich (z nimi współwystępujących), obniża się ChZT. Węglowodory ropopochodne nie stanowią zagrożenia dla środowiska gruntowo - wodnego w warunkach normalnej (bezawaryjnej) eksploatacji dróg, bowiem ich stężenia są niskie, znacznie niższe niż 15 mg/l, a ponadto w warunkach tlenowych ulegają biodegradacji, prowadzącej do samooczyszczania. Stąd dla liniowych odcinków dróg nie ma potrzeby ich separacji. Jest ona uzasadniona tylko na obszarach wrażliwych, specjalnie chronionych (np. zlewnie chronione, strefy ochronne ujęć, obszary objęte ochroną przyrodniczą, jeziora i inne zbiorniki wód słodkich – jako odbiorniki wrażliwe, ulegające eutrofizacji) i wyłącznie z uwagi na potencjalne sytuacje awaryjne na drodze. Natomiast w spływach ze szczelnych nawierzchni miejsc obsługi podróźnych i stacji paliw, stężenia głównych wskaźników zanieczyszczeń drogowych są znacznie wyższe niż w spływach z liniowych odcinków dróg. Dotyczy to w szczególności węglowodorów ropopochodnych, zawiesin i metali ciężkich.

Dla ochrony środowiska gruntowo - wodnego, które jest odbiornikiem zanieczyszczonych spływów z dróg, konieczne jest więc eliminowanie przede wszystkim zawiesin (i na obszarach jw. – węglowodorów ropopochodnych). Przy odwodnieniu powierzchniowym nie ma praktycznie możliwości wyeliminowania chlorków (poza ograniczaniem ilości w ich stosowaniu), bowiem są one zanieczyszczeniem konserwatywnym, nie ulegającym sorpcji, biodegradacji, rozpadowi itp. i w całości trafiają do odbiorników, następnie ulegając jedynie samooczyszczaniu przez rozcieńczanie. Intensywność tego procesu jest zależna od rodzaju i charakterystyki odbiornika.

Wody zebrane z odcinków skanalizowanych przed zrzutem do odbiornika zostaną odpowiednio podczyszczone z zawiesin i substancji ropopochodnych w systemie zbiornika ekologicznego sprzężonego z separatorem ropopochodnych. W sąsiedztwie obszarów Natura 2000 separatory będą miały zamknięcia awaryjne.

W raporcie przedstawiono wykaz odcinków, na których wymagane jest zastosowanie kanalizacji oraz na których należy zastosować uszczelnienia w postaci geowłókniny.

Na pozostałych odcinkach trasy zaprojektowane będzie odwodnienie za pomocą rowów przydrożnych o zmiennej głębokości. W rowach projektuje się grodze filtracyjne zatrzymujące wody deszczowe, celem odprowadzenia ich do gruntu. Grodze filtracyjne służą ponadto do zatrzymywania spływu substancji szkodliwych dla środowiska w przypadku

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Stawny Specjalista
podpis
Karina Szaleszyńska

awarii środków transportu. W terenach płaskich i bezodpływowych przewiduje się rowo – zbiorniki.

Podczas realizacji inwestycji, prace budowlane i roboty ziemne zostaną zorganizowane w taki sposób, aby ograniczyć ilość powstających odpadów (np. glebę i ziemię, w miarę możliwości, planuje się wykorzystać na miejscu – m.in. w celu wykonania warstwy podbudowy drogi, umocnienia skarp, itp.). Planuje się selektywną zbiórkę odpadów powstających na terenie inwestycji. Przewiduje się selektywne magazynowanie odpadów, które nie zostaną wykorzystane podczas prac budowlanych, a następnie ich odbiór przez uprawnione do tego podmioty i dalej poddanie recyklingowi (np. żelazo, stal, mieszaniny metali) lub unieszkodliwianiu (np. baterie, akumulatory, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych). Sposób magazynowania odpadów będzie zależny od ich rodzaju oraz potencjalnego zagrożenia, które stwarzają dla środowiska. Substancje niebezpieczne będą oddzielone od obojętnych i nieszkodliwych, a następnie przechowywane w odpowiednich do tego celu przystosowanych szczelnych pojemnikach, z kolei na przykład masy ziemne zmagazynowane zostaną w postaci hałd. Miejsca zbiórki i magazynowania odpadów zostaną zaplanowane tak, aby zminimalizować niebezpieczeństwo zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego – na twardym (utwardzonym) podłożu o możliwie małej przepuszczalności oraz dodatkowo wyścielane materiałami izolacyjnymi, które uniemożliwią przedostawanie się do środowiska substancji podatnych na migrację wodną.

W celu ograniczenia ilości powstających odpadów niebezpiecznych Inwestor proponuje zastosowanie źródeł światła o wydłużonym okresie użytkowania, takich jak lampy sodowe wysokoprężne o czasie użytkowania do 10 000 h. Lampy takie są obecnie najlepszym rozwiązaniem dla oświetlenia drogowego, łączą w sobie znaczną trwałość oraz niskie zużycie energii elektrycznej. Zastosowanie bardziej trwałych źródeł światła spowoduje znaczne zmniejszenie ilości powstających odpadów niebezpiecznych, jakimi są zużyte lampy wysokoprężne.

Zaprojektowana droga ekspresowa S-5 relacji Nowe Marzy – Bydgoszcz – Cotoń na etapie realizacji, a następnie eksploatacji poprzez racjonalizację rozwiązań projektowych, określenie powyższych warunków realizacji inwestycji oraz wprowadzenie działań minimalizujących, przeciwdziałających i ograniczających niekorzystny wpływ etapu budowy i funkcjonowania trasy na środowisko, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Katarzyna Scieszynska

Przebieg planowanej trasy w wariantcie preferowanym tj. wariantcie 4, został wytyczony w sposób, który zapewnia obejście cennych elementów przyrodniczych, w tym: pomników przyrody, rezerwatów przyrody, cennych zadrzewień.

Celem maksymalnego ograniczenia uciążliwości w czasie prac realizacyjnych, zaplecze budowy, w tym drogi dojazdowe i techniczne, zlokalizowane będą poza cennymi przyrodniczo siedliskami i obiektami.

W przypadku naruszania terenów podmokłych, charakteryzujących się na terenie województwa kujawsko – pomorskiego różnym stanem zachowania siedlisk przyrodniczych, zależnych od wysokiego stanu wód gruntowych i powierzchniowych w szczególności siedlisk łąkowych, wytyczony przebieg trasy wiąże się z naruszaniem tych obszarów i nieznacznym (niereprezentatywnym) w skali tych siedlisk zniszczeniem. Z uwagi na obecny charakter terenów podmokłych, przez które przebiegać będzie droga ekspresowa, najistotniejszym warunkiem dla ich zachowania jest utrzymanie przynajmniej dotychczasowych warunków wodno – gruntowych oraz ich stanu trofii. W celu nie pogorszenia formy zachowania siedlisk łąkowych i innych siedlisk przyrodniczych związanych z terenami podmokłymi, zostały przewidziane działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na etapie budowy i eksploatacji drogi, które zabezpieczą te obszary przed zmianą stosunków gruntowo – wodnych lub nadmierną eutrofizacją i zanieczyszczeniem.

Zaplanowane do realizacji zbiorniki ekologiczne zostaną wykonane w sposób umożliwiający samodzielne ich opuszczenie przez zwierzęta, dzięki czemu nie powstanie efekt pułapki ekologicznej.

Wszelkie powstałe wykopy zostaną zabezpieczone przed wpadaniem płazów i małych zwierząt, przy czym uwzględniono także konieczność kontroli pod kątem ich obecności w wykopach przed kontynuacją i zakończeniem prac w wyrobisku.

W miejscach narażonych na erozję w wyniku prowadzenia prac oraz w przypadku ingerencji w koryta cieków wodnych, zastosowane zostaną właściwe zabezpieczenia przy jednoczesnym maksymalnym ograniczeniu terenu zajętego pod budowę.

Projektowana droga S-5 będzie przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie wyznaczonego obszaru Natura 2000 pn. Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001 i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty pn. Dolina Noteci PLH300004 oraz poza strefą bezpośredniego oddziaływania na cele i przedmioty ochrony obszarów mających znaczenie dla Wspólnoty pn. Równina Szubińsko – Łabiszyńska PLH040029 i Łąki Trzęślicowe w Foliuzie PLH040027.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Stażysz Specjalista
podpis
Katarzyna Scieszzyńska

Z uwagi na bliskość lokalizacji trasy S-5 w stosunku do ww. obszarów Natura 2000 sąsiadujących bezpośrednio z trasą, zaprojektowano dobudowę do istniejącego pasa ruchu drugiej jezdni od strony wschodniej (strony przeciwnej do położenia ww. obszarów chronionych) i prowadzenie robót budowlanych w pasie istniejącej trasy. W celu zachowania naturalnego charakteru podmokłych terenów ww. obszarów Natura 2000, na których nie stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie występowania cennych siedlisk przyrodniczych, zaprojektowano kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi oraz inne działania minimalizujące w zakresie organizacji prac budowlanych, terminu prowadzenia prac i sposobu ich wykonywania, które zachowają dotychczasowe stosunki gruntowo – wodne właściwości fizyczno – chemiczne wód terenów chronionych.

W związku ze stwierdzonym występowaniem gatunków ptaków mających znaczenie dla Wspólnoty w strefie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na terenie wyznaczonego obszaru Natura 2000 pn. Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego oraz w okolicach ww. obszaru Natura 2000 pn. Łąki Trzęslicowe w Foluszu, przewidziano, w celu zachowania ich siedlisk bytowania, minimalizację negatywnego oddziaływania poprzez zastosowanie: właściwego terminu rozpoczęcia prac budowlanych, właściwego terminu przeprowadzenia wycinki drzew, ustawienie ekranów akustycznych, szeregu działań służących zachowaniu trofii i stosunków gruntowo - wodnych, obecnie panujących na tych terenach.

Oddziaływanie związane z emisją hałasu i intensywnym ruchem samochodowym w okolicach Kanału Bydgoskiego i ww. obszarów Natura 2000 ma miejsce obecnie (przebieg drogi S-10), a projektowana przebudowa tego odcinka, przy zachowaniu określonych decyzją warunków realizacji, w tym działań minimalizujących, nie spowoduje mechanicznego naruszenia tych obszarów chronionych i zmiany dotychczasowych warunków bytowania ptaków i właściwości siedlisk przyrodniczych.

W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia nastąpi naruszenie terenów podmokłych charakteryzujących się występowaniem gruntów organicznych, które w szerokości pasa drogowego zostaną wymienione na grunty stabilne. Usunięcie gruntów organicznych będzie dotyczyć niewielkich powierzchni w stosunku do występujących tego typu gruntów na terenie przebiegu trasy, a przyjęte rozwiązania techniczne prowadzonej budowy, odwodnień i odprowadzania wód opadowych będą gwarantować, że nie nastąpią zaburzenia stosunków gruntowo – wodnych i właściwości rozdzielonych płatów siedliskowych.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzani zgodność

22 LUT 2011

data

Starszy Specjalista

podpis

Karina Szczyńska

54

Korytarzami ekologicznymi pozostającymi w zasięgu inwestycji są w szczególności rzeki: Wda, Wełna, Gąsawka, Brda, Noteć, Kanał Notecki i Kanał Bydgoski, a także Puszcza Bydgoska.

W celu zachowania drożności korytarzy ekologicznych migracji zwierząt dużych, średnich i małych, w tym płazów i nietoperzy, w ramach działań minimalizujących, zaprojektowano ciąg przejść dla zwierząt dużych i średnich, przepustów pełniących funkcję przełazową dla płazów i małych zwierząt oraz szereg rozwiązań techniczno - konstrukcyjnych, zapewniających zachowanie drożności korytarzy ekologicznych nietoperzy. Parametry, lokalizacja i przewidziany sposób zagospodarowania przejść i przepustów dla zwierząt zachowują ciągłość korytarzy migracyjnych zwierząt i poprawią dotychczasową funkcjonalność korytarzy ekologicznych położonych na przebiegu obecnej trasy. Przejścia zostaną obsadzone roślinnością i zagospodarowane tak, aby powierzchnia przejść dla zwierząt nie odróżniała się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Ponadto zostaną zastosowane płotki naprowadzające zwierzęta na ww. przejścia, osłony przeciwoślśnieniowe oraz grodenie drogi, zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię. Zostanie także wykonany monitoring przyrodniczy w zakresie badania skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt.

Prace realizacyjne, w tym budowę przejść i przepustów, zaplanowano w taki sposób, aby w ich czasie zapewnić zachowanie migracji zwierząt, stosując w szczególności właściwy termin i organizację wykonania prac, w tym nadzór przyrodniczy.

Budowa drogi ekspresowej i związana z nią przebudowa infrastruktury technicznej, istniejącego układu drogowego, będzie wymagała usunięcia kolidującej z pracami zieleni. Wycinka drzew i krzewów zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, który trwa od 1 marca do 31 lipca. Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, z uwzględnieniem uwarunkowań siedliskowych, technicznych, wskazań związanych z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również z wymogami bezpieczeństwa. Zaprojektowana zieleń powinna mieć zwartą, wielopiętrową strukturę, co sprzyjać będzie jej funkcji ochronnej i izolacyjnej. Nasadzenia powinny składać się głównie z drzew i krzewów o zwartych, gęstych koronach i dużych blaszkach liściowych pełniących istotną rolę w zatrzymywaniu zanieczyszczeń powietrza, powinny być odporne na suszę i mrozy, o niewielkich wymaganiach glebowych, dostosowane do warunków świetlnych panujących w miejscu ich sadzenia. Ponadto w nasadzeniach zieleni należy ograniczać stosowanie gatunków drzew i krzewów (np. bez czarny, jarząb szwedzki, rokitnik,

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

potwierdzam zgodność
22.11.2011
data

Starszy Specjalista
pocpis
Kamila Szczyńska

oliwnik, śnieguliczka, dzika róża, głóg, drzewa owocowe), które stanowią bazę pokarmową dla ptaków. Po wykonaniu ww. nasadzeń przeprowadzona zostanie kontrola udatności oraz w razie potrzeby, nasadzenia uzupełniające. Sposób prowadzenia prac związanych z wycinką uwzględnia możliwość podjęcia odpowiednich działań zabezpieczających i minimalizujących w razie stwierdzenia obecności gatunków chronionych i o znaczeniu dla Wspólnoty w trakcie prowadzenia prac.

Drzewa niepodlegające wycince zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem w trakcie prowadzonych prac.

Ze względu na możliwość mechanicznego zniszczenia osobników gatunków roślin podlegających ochronie - kukułki krwistej, kukułki szerokolistnej oraz staroduba łąkowego, zaplanowano ich przeniesienie w inne dogodne miejsce, wskazane przez eksperta - botanika, przed rozpoczęciem prac. Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) zostaną podjęte działania kompensacyjne.

Celem minimalizacji ewentualnego oddziaływania na gatunki ptaków wykonane zostaną ekrany akustyczne. Z uwagi na nieodwracalną utratę miejsc lęgowych puszczyka i uszatki, zaplanowano przedrealizacyjną kompensację w postaci skrzynek lęgowych w liczbie nie mniejszej niż po 20 szt. dla każdego z ww. gatunków, zgodnie z art. 75 ustawy Prawo ochrony środowiska. Celem analizy wpływu przedsięwzięcia oraz w razie potrzeby, określenia dalszych działań, wykonany zostanie porealizacyjny monitoring ornitologiczny.

W odległości ok. 100 m zlokalizowane są rezerwaty przyrody: „Ostnicowe Parowy Gruczna”, „Śnieżynka” oraz „Grabowiec”, w odległości ok. 300 m rezerwat przyrody „Mięcierzyn” oraz w odległości ok. 500 m rezerwat przyrody „Augustowo”.

W odległości ok. 350 m zlokalizowane są również ostoje Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków PLB040003 Dolina Dolnej Wisły oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty PLH040029 Równina Szubińsko - Łabiszyńska. W odległości ok. 1,5 km zlokalizowane są obszary mające znaczenie dla Wspólnoty PLH040025 Zamek Świecie oraz PLH040003 Solecka Dolina Wisły.

W rejonie inwestycji zlokalizowane są ponadto: Nadwiślański Park Krajobrazowy oraz Obszary Chronionego Krajobrazu: Jezior Rogowskich, Jezior Żnińskich i Zalewu Koronowskiego (inwestycja przecina ww. obszary), a także Wschodni Borów Tucholskich oraz Nadwiślański i Wydm Kotliny Toruńsko - Bydgoskiej – część zachodnia (inwestycja przebiega po granicy tych obszarów).

REGIONALNA DYREKCCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22. LUT. 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Katarzyna Krawiec

Mając na uwadze cele ochrony ww. obszarów oraz uwarunkowania środowiskowe nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ww. rezerwaty i ostoje Natura 2000.

Realizacja inwestycji, przy zachowaniu określonych w decyzji warunków, nie spowoduje bezpośredniego zagrożenia dla siedlisk przyrodniczych oraz gatunków, będących przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000, a także rezerwach przyrody.

Uwzględniając zasadność wniosku z dnia 4 czerwca 2010 r., znak: GDDKiA-O/BY-P-4-mj/26/065-17/10, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności, zarówno ze względu na inny interes społeczny, jak i wyjątkowo ważny interes strony.

Zauważyć należy, że w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia w grę wchodzi konflikt pomiędzy wartościami konkurującymi ze sobą, przy czym jedną z tych wartości jest budowa drogi o istotnym znaczeniu (nie tylko lokalnym), a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym zapewnia ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w pełni podziela zdanie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gorzowie Wielkopolskim w wyroku z dnia 25 marca 2009 r. II SA/Go 825/08 „Zasada zrównoważonego rozwoju pełni przede wszystkim rolę dyrektywy wykładni. A to wtedy gdy pojawiają się wątpliwości co do zakresu obowiązków, rodzaju obowiązków i sposobu ich realizacji należy posiłkować się zasadą zrównoważonego rozwoju. Pełni ona zatem rolę podobną do zasad współżycia społecznego czy społeczno – gospodarczego przeznaczenia w prawie cywilnym. W pierwszej kolejności do uwzględnienia zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa, ale z drugiej zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju” (LEX nr 526352).

W myśl uzasadnienia wyroku TK z dnia 6 czerwca 2006 r., znak: K 23/05 (OTK-A 2006/6/62) „władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia zadań (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Pojęcie „bezpieczeństwo ekologiczne” należy rozumieć jako uzyskanie takiego stanu środowiska, który pozwala na bezpieczne przebywanie w tym środowisku

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność

22 LUT. 2011

data

Starszy Specjalista

[Podpis]

Renata Szaleszyńska

i umożliwia korzystanie z tego środowiska w sposób zapewniający rozwój człowieka. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych są szersze – obejmują też działania poprawiające aktualny stan środowiska i prognozujące jego dalszy rozwój. Podstawową metodą uzyskania tego celu jest – nakazane przez art. 5 Konstytucji – kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju, co nawiązuje do ustaleń międzynarodowych, w szczególności konferencji w Rio de Janeiro w 1992 r. (por. J. Boć, [w:] konstytucje Rzeczypospolitej oraz komentarze do konstytucji RP z 1997 r., pod red. J. Bocia, Wrocław 1998, s. 24 i nast.). W ramach zasad zrównoważonego rozwoju mieści się nie tylko przyroda czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany z koniecznością budowania stosownej infrastruktury, niezbędnej dla – uwzględniającego cywilizacyjne potrzeby – życia człowieka i poszczególnych wspólnot. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia”.

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

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

Z wyroku tego jednoznacznie wynika, że inwestycja drogowa leży w interesie społecznym. Dzięki budowie obwodnic w ciągu drogi ekspresowej S-5 nastąpi wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto Bydgoszcz oraz miejscowości Kusowo, Borówno, Żnin, Rynarzewo, Kowalewo, Jaroszewo, Bożejewice, Czewujewo i Cotoń, co spowoduje wzrost bezpieczeństwa dla uczestników ruchu oraz mieszkańców wymienionych miejscowości, stanowiąc jednocześnie odpowiedź na liczne skargi lokalnych władz.

Z kolei drugą przesłanką jest wyjątkowo ważny interes strony. W wyroku z dnia 27 lutego 1998 r. V SA 688/97 „Jedną z przesłanek nadania decyzji niedostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest „niezbędność” niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia „niezbędność” niezwłocznego działania,

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem Statystyki Specjalistycznej

22.11.2011.
data

Podpis
Katarzyna Szczyńska

ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w życiu, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w pełni podziela stanowisko NSA z dnia 28 kwietnia 1998 r. V 677/97 „Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, dlatego też przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być, poddawane wykładni ścieśniającej. Jedną z tych przesłanek jest „niezbędność” niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia „niezbędność” niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko teoretycznie prawdopodobne, a okoliczność ta musi być uwidoczniiona w uzasadnieniu postępowania o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności” (LEX nr 59221).

W przedmiotowej sprawie rygor natychmiastowej wykonalności powinien być również nadany z uwagi na wyjątkowo ważny interes strony. Inwestycja ta będzie współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” i nie złożenie dokumentacji aplikacyjnej w wyznaczonym terminie grozi Inwestorowi utratą tych środków. Brak środków wspólnotowych spowoduje, iż nie będzie możliwości budowy drogi z uwagi na to, że Inwestor nie jest w stanie sfinansować budowy z własnych środków. Jest to bez wątpienia wyjątkowo ważny interes strony, która może w wyniku przedłużającego się postępowania administracyjnego utracić znaczne środki, a w rezultacie zaniechać realizację inwestycji.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22 LUT 2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Kajina Sureszzyńska

59

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

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 10 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, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji stronom służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Załącznik:

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

otrymano
23.07.10 ✓
DYREKTOR ODDZIAŁU
mgr inż. Marek Kowalczyk

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
[Signature]
WŁADZIMIERZ CIEPŁY

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22.07.2010
data
Starszy Specjalista
[Signature]
Karina Śleszyńska

otrymano
WOJEWODA KULAWSKO-POMORSKI
[Signature]
Rafał Bruski
23.07.2010

Naczelnik
Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko
[Signature]
Kamila Sobis
Naczelnik

ZASTĘPCA REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Regionalny Konservator Przyrody w Bydgoszczy
[Signature]
dr inż. Marek Machnikowski

Starszy Specjalista
[Signature]
Specjalista
Hanna Różańska
Hanna Różańska

Wydziału Zapobiegania i Naprawy Szkód
w Środowisku oraz Informacji o Środowisku
i Zarządzania Środowiskiem
[Signature]

Naczelnik
Wydziału Ochrony Przyrody
i Obszarów Natura 2000
[Signature]

60
[Signature]
7. pr.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Bydgoszczy
ul. Fordońska 6 85-095 Bydgoszcz
2. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Żelazna 59
80 – 848 Warszawa
3. pozostałe strony zgodnie z wykazem, powiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego
4. RDOŚ –a/a

Do wiadomości:

1. Wojewoda Kujawsko - Pomorski
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem

22.11.2011
data

Starszy Specjalista
podpis
Karina Ścieszyńska

100

8

8



С. 111



Bydgoszcz, dnia 23 lipca 2010 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

RDOŚ-04.OO.6613-25-65/10/KŚ

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

W ramach inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń, zostaną zrealizowane:

1. Dwujezdniowa droga ekspresowa, z zachowaniem miejsca na dobudowę trzeciego pasa obwodnicy Świecia i Szubina, o następujących parametrach:

- | | |
|--|--|
| - Klasa drogi | - S |
| - Prędkość projektowa | - V = 100 km/h, w terenie zabudowanym Vp 80 km/h |
| - Ilość pasów ruchu: | - przekrój drogowy dwujezdniowy – 2x2 |
| - Szerokość pasa ruchu | - 3,5 m |
| - Pas awaryjny | - 2,5 m |
| - Szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami | - 12,0 m |
| - Szerokość opaski wewnętrznej | - 0,50 |
| - Szerokość poboczy nieutwardzonych: | - 1,50 m |
| - Pochylenie skarp | - 1:1,5 |
| - Skrajnia pionowa | - min. 4,70 |
| - Obciążenie projektowanej nawierzchni | - 115 kN/oś |
| - Obciążenia obiektów w ciągu obwodnicy | - klasa A + Stanag 2021 C 150 |
| - Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających | - proponowana granica pasa drogowego o zmiennej szerokości - 5 m od projektowanej zewnętrznej krawędzi skarpy rowu |

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność z oryginałem
22.07.2010 data
Kamila Podpieszynska

2. Węzły dwupoziomowe:

DULD1:

- „Nowe Marzy” z autostradą A1 – wyłączony z opracowania;
- „Sartowice” z drogą powiatową nr 1257C kierunek Sartowice i drogą nr 031023C;
- „Morsk” z drogą powiatową nr 1286C – obwodnica Świecia – węzeł istniejący;
- „Przechowo” z drogą krajową nr 1 na Toruń – obwodnica Świecia – węzeł istniejący;
- „Dworzysko” z drogą powiatową nr 1286C – obwodnica Świecia – węzeł istniejący;

DULD2:

- „Gruczno” z drogą wojewódzką nr 245 kierunek Głogówko Królewskie;
- „Zbrachlin” z drogą wojewódzką nr 248 kierunek na Borówno i powiatową nr 1266C na Pruszcz;
- „Włóki” z drogą wojewódzką nr 256 kierunek Włóki i drogą krajową nr 56 kierunek Koronowo;
- „Aleksandrowo” z drogą wojewódzką nr 244 kierunek Strzelce Dolne;

DULD3:

- „Maksymilianowo” – połączenie obwodnicy Bydgoszczy z drogą wojewódzką nr 244;
- „Tryszczyń” – połączenie obwodnicy Bydgoszczy z drogą krajową nr 25;
- „Pawłówek” – połączenie obwodnicy Bydgoszczy z drogami krajowymi nr 10 i nr 80;
- „Lisi Ogon”;

DULD4:

- „Rynarzewo” podłączenie miejscowości Rynarzewa do S-5;

DULD5:

- „Szubin” podłączenie miejscowości Szubina do S-5;
- „Nowy Świat” podłączenie miejscowości Szubina do S-5;
- „Kowalewo” podłączenie do S-5 miejscowość Kowalewo;
- „Brzyskorzystewko” z drogą gminną 130244C Sobiejuchy – Brzyskorzystewko;
- „Jaroszewo” podłączenie miejscowości Żnina do S-5;

DULD6:

- „Żnin” na obwodnicy Żnina z drogą wojewódzką nr 251;
- „Biskupin”;
- „Rogowo”;
- „Lubcz”;
- „Cotoń”.

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem
z oryginalnego Specjalista
22. LUT. 2011
data
22. LUT. 2011
podpis
Karolina Bielżyńska

3. Projektowane obiekty inżynierskie:

W wariacie 4 projektowanej drogi ekspresowej znajduje się 88 obiektów inżynierskich (w tym 66 nowoprojektowanych):

- 28 wiaduktów w ciągu drogi S-5 (w tym 18 nowoprojektowanych);
- 10 mostów w ciągu drogi S-5 (w tym 8 nowoprojektowanych);
- 47 wiaduktów drogowych nad drogą S-5 (w tym 37 nowoprojektowanych);
- 2 kładki dla pieszych (wszystkie istniejące);
- 1 wiadukt kolejowy (istniejący);

4. Miejsca obsługi podróżnych (MOP):

Wyróżnia się następujące rodzaje MOP (Miejsca Obsługi Podróżnych):

- MOP I – o funkcji wypoczynkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie oraz dopuszcza się jego wyposażenie w obiekty małej gastronomii;
- MOP II – o funkcji wypoczynkowo – usługowej, wyposażony w obiekty występujące na MOP I oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty małej gastronomiczno - handlowe, informacji turystycznej;
- MOP III – o funkcji wypoczynkowej i usługowej, wyposażony w obiekty występujące na MOP II oraz obiekty noclegowe.

Miejsca Obsługi Podróżnych (MOP) przewiduje się w następujących lokalizacjach:

- w km 0+475 DULD 1 strona prawa – MOP I;
- w km 5+428 DULD 1 strona lewa – MOP I;
- w km 8+930 DULD 1 strona prawa – MOP II;
- w km 16+265 DULD 1 strona lewa – MOP I;
- w km 4+000 DULD 2 strona prawa – MOP II;
- w km 4+000 DULD 2 strona lewa – MOP II;
- w km 14+600 DULD 2 strona lewa – MOP II;
- w km 2+875 DULD 3 strona prawa – MOP I;
- w km 15+835 DULD 3 strona prawa – MOP I;
- w km 15+835 DULD 3 strona lewa – MOP I;
- w km 0+800 DULD 4 strona lewa – MOP II;
- w km 8+450 DULD 4 strona prawa – MOP I;
- w km 8+980 DULD 4 strona lewa – MOP II;
- w km 9+465 DULD 5 strona lewa – MOP II;
- w km 10+435 DULD 5 strona prawa – MOP II;

REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
22 LUT 2011 data
Starszy Specjalista
Karkina / Scieszynski

- w km 3+525 DULD 6 strona lewa – MOP I;
- w km 3+698 DULD 6 strona prawa – MOP II;
- w km 16+675 DULD 6 strona lewa – MOP I;
- w km 16+815 DULD 6 strona prawa – MOP I.

5. Inne obiekty:

W ramach całości zadania projektuje się także szereg obiektów i urządzeń budowlanych, związanych z przyjętymi rozwiązaniami technicznymi mającymi na celu zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu przyszłym uczestnikom ruchu, tj.:

- chodniki i ścieżki rowerowe (dotyczy dróg poprzecznych);
- urządzenia bezpieczeństwa ruchu (bariery, balustrady, itp.);
- zabezpieczenie urządzeń i sieci uzbrojenia terenu;
- oświetlenie;
- odwodnienie ulic i obiektów inżynierskich;
- nasypy i ściany oporowe;
- urządzenia ochrony środowiska (ekrany akustyczne, przejścia i przepusty dla zwierząt, separatory substancji ropopochodnych itp.).

Przewiduje się budowę drogi ekspresowej S-5 od razu w docelowym przekroju dwujezdniowym, bez etapu pośredniego z pojedynczą jezdnią. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej nr S-5 z innymi drogami, przewiduje się jako dwupoziomowe. Niektóre skrzyżowania z drogami lokalnymi ulegną likwidacji. Dostępność do drogi występuje wyłącznie na węzłach. Dla obsługi przyległego terenu projektuje się drogi zbiorcze. Preferowany wariant 4 zaprojektowano, bazując na wariantcie zgodnym z studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin, jako głównym wariantcie przebiegu trasy, wprowadzając jednocześnie korekty: związane z obwodnicami miejscowości, ze względu na zachowanie warunku widoczności, jak również wymogami ochrony środowiska oraz ochrony konserwatorskiej. W porównaniu z pozostałymi wariantami zmiany wynikają z uwzględnienia sugestii władz lokalnych. W wariantcie 4 zaprojektowano obwodnice miejscowości: Kusowo - Borówno, Bydgoszcz (wprowadzając łuki poziome uwzględniające warunki widoczności), obwodnicę Rynarzewa, Kowalewa, Jaroszewa, Żnina, Bożejewic – Czewujewa, Rogowa, Cotonia oraz dobudowę drugiej jezdni na obwodnicy Świecia i Szubina.

Wariant ten proponuje częściowe wykorzystanie istniejącej drogi. Na znacznej długości projektowana trasa posiada jednak nową lokalizację. Dotyczy to przede wszystkim obwodnic napotykanich na drodze miejscowości. Jako minimalny promień łuku poziomego przyjęto $R = 1000$ m.

REGIONALNA DYREKCYJA
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
potwierdzam zgodność
z oryginałem
22 LUT 2011
data
Starszy Specjalista
Katarzyna Sleszyńska

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY
WŁODZIMIERZ CIEPŁY