



## REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

Zawieszono na tablicy ogłoszeń  
(pieczęć jednostki)

dnia 2021 r.

WOO.420.4.2021.DK.20

Bydgoszcz, dnia 5 września 2021 r.

### OBWIESZCZENIE

o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie:

- art. 74 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. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 t.j.), zwanej dalej Kpa, zawiadamia strony postępowania;
- art. 38 i 85 ust. 3 uouioś, zawiadamia społeczeństwo,

że w dniu 3 września 2021 r., na wniosek z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 312-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 23 kwietnia 2021 r.), Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika – Pana Piotra Urbańskiego z firmy HIGHWAY Sp. z o.o., została wydana decyzja nr 11/2021, znak: WOO.420.4.2021.DK.18, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie węzła „Gruczno”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Doręczenie decyzji stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od zakończenia 14-dniowego terminu podania treści obwieszczenia do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz wywieszenia tego obwieszczenia na tablicach ogłoszeń organów administracji.

Obwieszczenie zostaje podane do publicznej wiadomości na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Pruszcz, Urzędu Miejskiego w Świeciu i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na stronie internetowej – [www.bydgoszcz.rdos.gov.pl](http://www.bydgoszcz.rdos.gov.pl).

Treść ww. decyzji oraz dokumentacja sprawy udostępniana jest społeczeństwu zgodnie z zasadami zawartymi w dziale II uouioś, pt.: Udostępnianie informacji o środowisku i jego ochronie.

Strony postępowania mogą zapoznać się z treścią decyzji w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej 81, 85-009 Bydgoszcz, numer pokoju 501 (V piętro), w godzinach 8<sup>00</sup>-15<sup>00</sup>.

Ponadto, zgodnie z art. 85 ust. 3 uouioś, treść decyzji zostanie opublikowana w dniu 6 września 2021 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na okres 14 dni.

Wskazuję dzień publicznego ogłoszenia: 6 września 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY

*Szymon Kosmalski*

Zdjęto z tablicy ogłoszeń  
(pieczęć jednostki)

dnia 2021 r.

Podpis osoby odpowiedzialnej

**art. 38 uouioś:** Organ właściwy do wydania decyzji podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią.

**art. 74 ust. 3 uouioś:** Jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

**art. 85 ust. 3 uouioś:** Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji. Przepis stosuje się odpowiednio do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej bez przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

**art. 49 Kpa:** Jeżeli przepis szczególny tak stanowi, zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Dzień, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej wskazuje się w treści tego obwieszczenia, ogłoszenia lub w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czterdziestu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 3 września 2021 r.

WOO.420.4.2021.DK.18

**DECYZJA Nr 11/2021**

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 t.j.), zwanej dalej Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 312-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 23 kwietnia 2021 r.), złożonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika –

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie węzła „Gruczno”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

- II. Decyzji niniejszej nadaję rygor natychmiastowej wykonalności na podstawie art. 108 § 1 Kpa.
- III. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:
1. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu, przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
  2. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
  3. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, gdy materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać je wodą.
  4. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
  5. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponię lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
  6. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
  7. Celem zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.
  8. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

9. Nie organizować odrębnego zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn. Wykorzystać zaplecze utworzone w ramach budowy drogi S-5. Drogi techniczne i dojazdowe do placu budowy, w miarę możliwości, oprzeć o istniejącą sieć dróg i miejsc przekształconych. W razie potrzeby realizacji dodatkowych dróg technicznych lub tymczasowych, ich lokalizację ustalić z nadzorem przyrodniczym.
10. Na etapie realizacji zamierzenia, wyznaczyć miejsca do magazynowania wytworzonych odpadów. Odpady magazynować selektywnie, w sposób uwzględniający ich właściwości fizyko-chemiczne (pojemniki, kontenery, beczki, silosy, kosze, worki, big-bagi, opakowania, przyzmy itp.), w wyznaczonych miejscach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
11. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
12. W przypadku rozlania, rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego, podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze.
13. Wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych oraz wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.
14. Wody opadowe i roztopowe z węzła „Gruczno” odprowadzać do systemu odwodnienia drogi S-5.
15. Planowane rowy przydrożne regularnie czyścić i konserwować.
16. Wycinkę drzew i krzewów (w szczególności na terenach leśnych i w dolinach cieków wodnych), kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika-ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
17. Prace budowlane, w tym związane z usunięciem roślinności (karczowaniem, odhumusowaniem) rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę

przyrodnika-ornitologa, braku zajęcia objętych planowanymi pracami siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, prace nie mogą być prowadzone do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

18. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
  - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
  - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
  - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
  - d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
19. Zaprojektowane nasadzenia zieleni izolacyjno-osłonowej wzdłuż przebiegu drogi ekspresowej S-5, wykonać w postaci zwartych pasów mieszanej zieleni, złożonej z gatunków rodzimych, dostosowując skład gatunkowy do wymagań siedliska. Projektując nasadzenia zieleni izolacyjno-osłonowej wzdłuż drogi, unikać gatunków drzew i krzewów owocujących, stanowiących potencjalne źródło pokarmowe ptaków, szczegółowy skład gatunkowy dostosowując do warunków lokalnych i ustalając z nadzorem przyrodniczym.
20. 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 nie zachowały żywotności, dążąc do wytworzenia się trwałych i spełniających funkcje izolacyjne, unaturalniające, naprowadzające lub ozdobne, skupisk zieleni.
21. 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. W celu zabezpieczenia przed wpadnięciem płazów i małych

zwierząt do wykopów, montowane grodzice – ścianki szczelne, posadzić z pozostawieniem elementów konstrukcji wychodzących ponad poziom gruntu na wysokość minimum 40 cm.

22. Studzienki, kolektory i inne zbiorniki systemów odwadniających powierzchnię projektowanej trasy, wykonać wraz z zabezpieczeniem przed wpadnięciem do nich zwierząt oraz systemem umożliwiającym ich samodzielne opuszczanie.
23. Każdorazowo przed podjęciem prac, przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu.
24. Na etapie realizacji zamierzenia, w miejscach stwierdzonej aktywności płazów, zabezpieczyć obszar robót przed wkraczaniem herpetofauny poprzez zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych. Wygradzenia te zastosować w szczególności na odcinku w km 2+280 – 2+440 (strona prawa) drogi, przy czym szczegółowa lokalizacja wygradzeń herpetologicznych na etapie budowy zostanie określona przez nadzór przyrodniczy. Minimalne parametry wygradzeń to: wysokość minimalna części nadziemnej: 40 cm, optymalnie 50 cm. Górna krawędź powinna być odgięta w kierunku terenu najścia zwierząt (w formie tzw. przewieszki) pod kątem 45–90° na długości minimum 5 cm, optymalnie 10 cm. Wygradzenia szczelnie połączyć z gruntem, np. poprzez wkopanie na głębokość 15-20 cm. Wygradzenia wykonać z materiału litego (rozwiązanie preferowane), z dopuszczeniem siatki o średnicy oczek do 0,5 cm. Wolne końce wygradzeń wykonać w formie U- lub C-kształtnych „zawrotek”.
25. W celu minimalizacji oddziaływania na płazy, prace na przepustach wypełnionych wodą, prowadzić w sposób niepowodujący utrudnień w swobodnym przepływie wód.
26. Zniszczenie zbiornika wodnego – siedliska płazów, poprzedzić wykonaniem połączonego z systemem pułapek (wiader) żywołownych, tymczasowego wygradzenia terenu o wysokości minimum 40 cm, które powinno posiadać minimum 5-centymetrową przewieszkę w górnej części (skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót), a także zostać wykonane z materiału litego, szczelnie połączonego z gruntem (np. folii lub agrowłókniny wkopanej na głębokość minimum 10 cm), a następnie odłowieniem i przemieszczeniem do innych siedlisk, płazów bytujących w niszczonych siedliskach. Ponadto, stosować się do poniższych warunków:
  - a) likwidację siedliska płazów wykonać w obecności nadzoru przyrodniczego,

- b) likwidację zbiornika wykonać w okresie pomiędzy 15 września a 15 października,
  - c) zasypać osuszoną niszę zbiornika, małym, jednostronnym frontem, aby umożliwić samodzielną ucieczkę płazom z jego obszaru.
27. Z uwagi na zniszczenie zbiornika wodnego, stanowiącego m.in. siedlisko płazów oraz błotniaka stawowego, zapewnić wykonanie siedliska zastępczego – zbiornika wodnego o powierzchni od 900 m<sup>2</sup> do 1000 m<sup>2</sup>. Zbiornik zrealizować pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym, uwzględniając poniższe warunki i zapewniając:
- a) łagodne nachylenia skarp (nie więcej niż 25-30°) masy zbiornika,
  - b) głębokość zbiornika około 100 cm,
  - c) wykonanie płyczn (wypłyceń masy na około 10 cm głębokości) w strefie przybrzeżnej,
  - d) przeniesienie do tego siedliska zastępczego, roślinności szuwarowej (w szczególności systemów korzeniowych roślin) z siedliska ulegającego zniszczeniu (tj. zbiornika wodnego w okolicy Gruczna).

Zbiornik o funkcji siedliska zastępczego zlokalizować na działce ewid. nr 33/4 obręb 0016 Niewieścín, gmina Pruszcz, w granicach linii rozgraniczających inwestycji pn. „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km”.

28. Na terenach służących naprowadzaniu płazów na przejścia (przepusty):
- a) nie lokalizować obiektów mogących tworzyć pułapki ekologiczne (np. studzienki, kolektory i inne zbiorniki systemów odwadniających),
  - b) 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.
29. Zaprojektować i wykonać trwałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów i innych małych zwierząt, o wysokości w części nadziemnej około 50 cm, które będą łączyć się szczelnie z czołem przepustów. Ogrodzenia wykonać w materiale litego (np. prefabrykatów betonowych i/lub polimerowych) lub siatki stalowej o średnicy oczek do 5 mm. Górną krawędź ogrodzenia uformować w postaci tzw. przewieszki o długości około 10 cm, skierowanej w kierunku



przeciwnym do drogi. W przypadku stosowania wygradzenia z siatki, przewieszka powinna być montowana na stelażu, w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Wygradzenia szczelnie połączyć z gruntem, np. poprzez wkopanie na głębokość około 30 cm.

30. Projektowane ogrodzenie, wygradzające pas drogowy, wykonać w sposób zabezpieczający przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt dużych, średnich, małych i płazów oraz przed możliwością podkopywania siatki przez zwierzęta. Ogrodzenie ochronne terenu węzła „Gruczno” połączyć z ogrodzeniem drogi ekspresowej S-5 oraz wykonać z siatki stalowej o wysokości 2,4 m od poziomu terenu i zagłębieniu w gruncie na 30 cm oraz zmiennej wielkości oczek, zmniejszających się ku dołowi – do 80 cm od powierzchni ziemi siatka będzie mieć oczka wielkości 5 x 10 cm, wyżej – do wysokości 2,4 m – oczka o wielkości 10 x 15 cm.
31. Ekranu akustyczne, w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych, wykonać w sposób zapewniający minimalizację śmiertelności ptaków w wyniku możliwych kolizji, np. zastosowanie czarnych poziomych pasów (np. włókien poliamidowych) o szerokości minimum 2 mm, w odległości do 28 mm od siebie. Dopuszcza się również zastosowanie:
  - a) pionowych pasów (czarnych lub białych) o szerokości minimum 2 cm, w odległości do 10 cm od siebie. Dopuszcza się stosowanie pasów złożonych z kropek,
  - b) wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm, w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywającego powierzchnię ekranu lub stosowanie pionowych linii złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych (o szerokości minimum 2 cm, w odległości do 10 cm od siebie),
  - c) folii samoprzylepnej typu One Way Vision na całej powierzchni ekranu, celem wytworzenia efektu lustra weneckiego.
32. W ramach realizacji inwestycji zastosować oświetlenie LED, które jest niskoemisyjne pod względem UV oraz posiada klosze kierunkowe (kierujące strumień światła w dół i nierozpraszające światła w górę i na boki), celem ograniczenia ewentualnego wpływu na przeloty (w tym żerowe) nietoperzy.
33. Na etapie realizacji zamierzenia, zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego należeć będzie w szczególności:
  - a) kontrolowanie poprawności sposobu prowadzenia prac budowlanych i ich zgodności z wymogami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

- b) kontrolowanie pasa budowy pod kątem występowania małych zwierząt, w tym płazów, a w przypadku ich stwierdzenia – podejmowanie działań w zakresie zabezpieczenia, odłowienia i przeniesienia zwierząt,
- c) kontrolowanie przestrzegania dopuszczonego zakresu wycinki drzew i krzewów, terminów wycinki i zabezpieczenia drzew nieprzewidzianych do wycinki,
- d) identyfikowanie obecności zwierząt, w tym płazów, w sąsiedztwie pasa budowy i eliminowanie ewentualnych zagrożeń,
- e) podejmowanie i koordynacja działań związanych z czynną ochroną płazów oraz kontrola skuteczności i jakości realizowanych prac w tym zakresie,
- f) kontrolowanie stanu zabezpieczeń pasa budowy (ogrodzeń tymczasowych).

#### UZASADNIENIE

W dniu 23 kwietnia 2021 r., Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika –

złożył wniosek z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 312-PWY-P-07.2020/JR, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie węzła „Gruczno”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć polegających na zmianie lub rozbudowie przedsięwzięć, dla których do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był regionalny dyrektor ochrony środowiska, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami

miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy rozbudowy drogi publicznej, dla której w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie analizuje się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. kolejno:

- „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniającego kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”,
- „autostrady i drogi ekspresowe”.

W toku postępowania, biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia, w związku z czym, zastosowanie w niniejszym postępowaniu ma art. 84 ust. 1 uouioś, cyt.: „W przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a”.

Do wniosku dołączona była m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej w skrócie Kip) wraz z zapisem w formie elektronicznej, mapa ewidencyjna, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz pełnomocnictwo upoważniające do występowania w imieniu Inwestora. Wniosek był kompletny.

Informacja o wniosku oraz treść Kip, zawierającej dane określone w art. 62a uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 306/2021.

W dniu 29 kwietnia 2021 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.4.2021.DK, oraz pismami kolejno znak: WOO.420.4.2021.DK.3 i WOO.420.4.2021.DK.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora

Sanitarnego w Świeciu i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o opinię, w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 10, zastosowanie ma przepis art. 74 ust. 3 uouioś, mówiący o stosowaniu art. 49 Kpa, polegającego na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Pruszcz oraz Urzędu Miejskiego w Świeciu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu nie wydał opinii dla ww. zamierzenia w ustawowym terminie. Zgodnie z art. 78 ust. 4 uouioś, niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii odpowiednio w terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu przekazał według właściwości wnioski o opinię Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 17 maja 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.58.2021.MBC.1 (wpływ: 18 maja 2021 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając następujące warunki i wymagania, które zostały (po zmianach redakcyjnych) zawarte w sentencji niniejszej decyzji:

1. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
2. W przypadku rozlania, rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego należy podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze.
3. Wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych oraz wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.
4. Wody opadowe i roztopowe z węzła podłączyć do systemu odwodnienia dla drogi ekspresowej S-5.
5. Planowane rowy przydrożne regularnie czyścić i konserwować.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony

opis przedsięwzięcia zawarty w karcie informacyjnej, jest niewystarczający do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 24 maja 2021 r., znak: WOO.420.4.2021.DK.5, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie m.in.: informacji o wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego transeuropejskiej sieci drogowej, danych z zakresu ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej, wskazania pochodzenia – metody dostarczenia wody na etapie realizacji zamierzenia, opisu sposobu postępowania ze ściekami bytowymi, powstającymi na etapie realizacji inwestycji, uszczegółowienia informacji w zakresie wykorzystanych w Kip danych ruchowych, przedstawienia wpływu inwestycji na Nadwiślański Park Krajobrazowy, informacji z zakresu planowanych nasadzeń zastępczych oraz pozostałych danych przyrodniczych z zakresu występowania gatunków chronionych i zapewnienia możliwości migracji zwierząt.

Uzupełnienie Kip wpłynęło w dniu 25 czerwca 2021 r., pismem z dnia 23 czerwca 2021 r., znak: 367-PWY-P-07.2020/JR. Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym pismem z dnia 9 lipca 2021 r., znak: WOO.420.4.2021.DK.10, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień, m.in. w zakresie konieczności zniszczenia siedlisk ptaków oraz naruszenia zbiornika wodnego, wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających i danych z zakresu nasadzeń zastępczych.

Ponowne uzupełnienia Kipa wpłynęły w dniu 16 lipca 2021 r., pismem z dnia 16 lipca 2021 r., znak: 377-PWY-P-07.2020/JR oraz 9 sierpnia 2021 r., pismem z dnia 9 sierpnia 2021 r., znak: 392-PWY-P.07.2020/JR.

Ponieważ uzyskane wyjaśnienia nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a jedynie stanowiły uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w toku niniejszego postępowania stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 12 sierpnia 2021 r., znak: WOO.420.4.2021.DK.14, zawiadomił strony o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie oraz o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kończącej postępowanie.

W toku postępowania nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Omawiane przedsięwzięcie stanowi kontynuację projektowania oraz budowy (rozbudowę) drogi ekspresowej S-5 w granicach województwa kujawsko-pomorskiego.

Trasa główna ww. drogi wraz z pozostałymi obiektami i infrastrukturą towarzyszącą jest realizowana w oparciu o następujące dokumenty z zakresu oceny oddziaływania na środowisko:

1. decyzję nr 17/2010 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 23 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-04.OO.6613-25-65-10/KŚ, o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu 4 przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń,
2. decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, z dnia 20 stycznia 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.16.2011.JSz.1, utrzymującą w mocy i zmieniającą w części ww. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
3. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 28 kwietnia 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.8 (ponowna ocena oddziaływania na środowisko),
4. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 7 czerwca 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.9, o sprostowaniu omyłek w ww. postanowieniu z dnia 28 kwietnia 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.8.

Inwestycja obejmuje rozbudowę realizowanej obecnie drogi ekspresowej S-5 w zakresie węzła „Gruczno” w miejscowości Gruczno.

Zakres rozbudowy węzła „Gruczno” dotyczy realizacji połączenia drogi wojewódzkiej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Cieclocinek z drogą ekspresową S-5, w tym lokalizacji łącznic P4 (odcinek km 0+121 – 0+221) oraz P3 (odcinek km 0+116 – 0+231) i przebiegu drogi wojewódzkiej nr 245 w km 0+000 – 0+037 oraz 0+058 – 0+206. Ponadto, przewiduje się rozbudowę drogi powiatowej nr 1282C w km 0+040 – 0+125, drogi wojewódzkiej nr 245 od strony miejscowości Gruczno w km 0+550 oraz 0+610, a także dodatkowej jezdni drogi S-5 w zakresie rozbudowy korony drogi (skarp nasypu).

Teren realizacji przedsięwzięcia stanowią działki ewid. nr: 188/9 (188/8), 194/20 (194/17), 194/21 (194/17), 459/12 (459/5), 459/14 (459/9), 459/15 (459/9), 459/16 (459/11), 460/6 (460/3), 461/3 (461/2), 461/4 (461/2), 467/19 (467/16), 467/21 (467/18), 467/22 (467/18), 682 (3383/3) obręb 0008 Gruczno, gmina Świecie, powiat świecki (w nawiasach podano nr działki przed podziałem). Obszar oddziaływania przedsięwzięcia, wyznaczony zgodnie z art. 74 ust. 3a uouioś zajmuje niewielką część obrębu geodezyjnego 0008 Gruczno, gmina Świecie oraz obrębu 0017 Parlin, gmina Pruszcz.

Zakres przedmiotowego zadania objęty wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach jest ściśle powiązany z realizacją drogi S-5 i stanowi jej element.

Omawiane przedsięwzięcie stanowi część zamierzenia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5, która wraz ze wszystkimi jej elementami wchodzi w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T. Analiza dotycząca wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego transeuropejskiej sieci drogowej została przeprowadzona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonym w celu wydania ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i stwierdzono, że bezpieczeństwo ruchu drogowego zostanie na niej zapewnione. Według tej oceny wybudowanie przedmiotowego węzła wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną przyniesie znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu w obszarze, przez który przebiega.

Reasumując, Inwestor stwierdził konieczność poszerzenia zakresu całości inwestycji polegającej na budowie drogi S-5 o:

1. budowę: odcinka drogi wojewódzkiej nr 245, odwodnienia drogi (rowy przydrożne), zjazdów do przyległych działek, odcinka ścieżki pieszo-rowerowej, zasypanie zbiornika wodnego, wykonanie odcinka rurociągu melioracyjnego i części oświetlenia drogowego, przebudowę kolizji wodociągowej i teletechnicznej,
2. budowę: odcinków łącznicy nr 3 i 4, części odwodnienia (kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych), części oświetlenia i odcinka kanału technologicznego, odcinka ekranu oraz części pasa technicznego,
3. budowę: odcinka drogi dojazdowej nr 1, odcinka oświetlenia, odcinka zabezpieczenia skarpy elementami prefabrykowanymi typu „L”,
4. budowę: odcinka ścieżki pieszo-rowerowej, zjazdu, odcinka oświetlenia, odcinka odwodnienia (kanalizacji deszczowej), przebudowę kolizji energetycznej oraz budowę odcinka zabezpieczenia skarpy elementami prefabrykowanymi typu „L”.

Poza nowymi granicami (stare granice zezwolenia na realizację inwestycji drogowej), zmiany w układzie drogowym dotyczą: zmiany geometrii węzła (przełożenie – lustrzane odbicie) w tym zmiany (odgięcia) przebiegu drogi wojewódzkiej nr 245, zmiany lokalizacji łącznic nr 1, 2, 3, 4, zmiany przebiegu dróg dojazdowych nr 1, 3 i 4.

Droga wojewódzka nr 245 będzie krzyżować się z drogą ekspresową S-5 w rejonie miejscowości Gruczno i przebiegać pod drogą ekspresową. W obrębie drogi S-5 uwzględniono konieczność dokonania korekty przebiegu drogi wojewódzkiej nr 245, drogi powiatowej nr 1282C oraz drogi powiatowej nr 1281C. Skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 245 oraz dróg powiatowych z drogą S-5 przewidziano w postaci węzła typu WB.

Skrzyżowania stanowiące połączenie z drogą S-5 zaprojektowano jako ronda jednopasowe o średnicy co najmniej 45 m, pięciowlotowe z wyspami separującymi na wszystkich wlotach za wyjątkiem wlotu z drogi serwisowej nr 1. Łącznice węzła przewiduje się jako jednokierunkowe (P1), na odcinku wspólnego przebiegu rozdzielone pasem dzielącym. W ramach korekty przebiegu drogi wojewódzkiej nr 245 oraz ww. dróg powiatowych uwzględniono konieczność zapewnienia prowadzenia ruchu pieszo-rowerowego oraz przejazdu pojazdów nienormatywnych i sprzętu do zimowego utrzymania dróg. Na drogach poprzecznych oraz drogach dojazdowych (serwisowych) – tzw. autobusowych, po których prowadzona będzie komunikacja zbiorowa, zlokalizowano zatoki autobusowe wraz z peronami i miejscem na wiatę, zapewniając jednocześnie komunikację pieszych między przystankami.

Celem inwestycji jest stworzenie bezpiecznego połączenia drogi wojewódzkiej nr 245 z drogą ekspresową S-5 poprzez bezkolizyjny węzeł drogowy „Gruczno”. Węzeł ten umożliwi bezpieczne włączenie w drogę ekspresową, co zapewni wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach. Przedsięwzięcie będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym lokalnemu ożywieniu gospodarczemu ze względu na komfortowe warunki połączenia z lokalnymi miejscowościami.

Zamierzenie przebiegać będzie głównie w sąsiedztwie istniejącego i realizowanego układu drogowego S-5, terenów rolnych z zabudową zagrodową i mieszkaniową oraz użytku leśnego.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (dostarczanej na plac budowy beczkownikami), kruszywa, mas bitumicznych, betonu, elementów prefabrykowanych, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor rozważał inne warianty przedsięwzięcia, polegające m.in. na alternatywnym przebiegu łącznic w obrębie węzła „Gruczno”.

Zaproponowany w wariantcie przyjętym do realizacji, zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym oraz wytrzymałościowym.

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

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego



zagospodarowania i wykorzystania, w trybie art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.).

Klimat akustyczny w obszarze przedmiotowej inwestycji kształtowany jest przez hałas komunikacyjny, powodowany ruchem drogowym na drodze krajowej nr 5. Docelowo, ruch drogowy w tym miejscu poprowadzony zostanie przez drogę ekspresową S-5.

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

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

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

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

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane

(przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00. Wyjątek stanowią będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu.

Ponadto, należy:

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

Ponadto, wykorzystane zostanie istniejące zaplecze budowy, zlokalizowane poza obszarami chronionymi akustycznie.

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

Należy podkreślić, iż dominującym źródłem oddziaływania na jakość powietrza na etapie eksploatacji analizowanego układu komunikacyjnego będzie trasa główna drogi S-5.

Uciążliwość dróg wyznaczono poprzez obliczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych tlenków azotu (gdyż ich emisja jest największa, a ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia) oraz dla pyłu zawieszzonego PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub>.

Obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykonano programem Operat FB. Program ten służy do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym ze źródeł punktowych, liniowych i powierzchniowych, zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości

odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16 poz. 87 t.j.).

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na jakość powietrza wykazała, że po oddaniu do eksploatacji rozbudowanego węzła „Gruczno”, związanego z drogą ekspresową S-5, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń, zarówno w roku 2023, jak i w roku 2032 nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin, już w obszarze pasa drogowego.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac realizacyjnych i zanikną po ich zakończeniu. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów komunikacyjnych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię, warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Inwestycja z założenia jest obiektem mającym wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów, będący źródłem hałasu komunikacyjnego. W ramach niniejszej inwestycji analizowanym źródłem hałasu jest rozbudowywany układ drogowy, a przede wszystkim droga ekspresowa S-5, gdyż stanowi ona dominujące źródło hałasu.

Składowa hałasu drogowego w głównej mierze obejmuje:

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

- hałas związany z drganiami oraz uderzeniami nadwozia i podwozia oraz przewożonego ładunku, jest on uzależniony od stanu pojazdu, rodzaju i sposobu zamocowania ładunku, stanu nawierzchni dróg, płynności jazdy.

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

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2023 i 2032.

Biorąc pod uwagę fakt, iż analizowany węzeł jest częścią układu realizowanego w związku z budową drogi ekspresowej, analizy zostały przeprowadzone dla drogi S-5, uwzględniając rozbudowany węzeł „Gruczno”.

Wykorzystano prognozy natężenia oraz struktury ruchu dla drogi ekspresowej S-5, zawarte w opracowaniu pn.: „Prognozy ruchu na węzłach drogi ekspresowej S5 na odcinku węzeł Zbrachlin – węzeł Aleksandrowo”, wykonanym w czerwcu 2020 r. przez firmę Inżynieria Drogowa Trip Dr inż. Wojciech Kustra z Gdańska. Prognozę ruchu wykonano metodą rozkładu liniowego z lat 2020 – 2025 oraz 2030 – 2035.

Jako metodę obliczeniową dla hałasu ruchu drogowego wykorzystano francuską krajową metodę obliczania NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), określoną w Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6 oraz francuską normę XPS 31-133. Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 7.3.

Uwzględniając zakres planowanego przedsięwzięcia, a także przeprowadzone analizy, za najbardziej uciążliwy czynnik środowiskowy uznano hałas drogowy od projektowanej trasy głównej S-5.

Wykonana analiza akustyczna w odniesieniu do oddziaływania układu komunikacyjnego na etapie jego eksploatacji wykazała, że będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach wymagających ochrony akustycznej. Przekroczenia powodowane będą hałasem generowanym przez ruch drogowy prowadzony po drodze ekspresowej S-5. Nie przewiduje się, aby drogi niższej klasy związane z węzłem „Gruczno”

stanowiły uciążliwość akustyczną.

Negatywne oddziaływanie drogi ekspresowej S-5 zostanie zminimalizowane przede wszystkim poprzez budowę ekranów akustycznych.

Dokładne parametry i lokalizacja zabezpieczeń zostaną ustalone w ramach postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko (sprawa znak: WOO.4222.4.2020.HRK), procedowanej przez tutejszy Organ na wniosek Wojewody Kujawsko-Pomorskiego dla zmiany decyzji nr 11/2017, z dnia 30 czerwca 2017 r., znak: WIR.V.7820.67.2016.AW, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko – pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 3 części: Część 2 – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła Dworzysko (bez węzła) do węzła Aleksandrowo (z węzłem), o długości około 22,4 km”.

Prace budowlane wykonane zostaną ze szczególną ostrożnością, z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla najbliższego sąsiedztwa i środowiska.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie lub górskie; strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; o znacznej gęstości zaludnienia; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Prace będą prowadzone częściowo na działce ewid. nr 682 obręb 0008 Gruczno, wydzielonej z działki ewid. nr 3383/3, stanowiącej użytek leśny w zarządzie Nadleśnictwa Dąbrowa.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych na potrzeby zaopatrzenia ludności.

W granicach przewidywanego zajęcia nie są zlokalizowane rzeki lub jeziora. W odległości powyżej 50 m od terenu realizacji przedsięwzięcia zlokalizowane są cieki wodne o nazwie „Dopływ spod Bagniewa” oraz „Dopływ spod Gawrońca” (kanał Gruczno-Luszkowo). Ponadto, w ramach planowanych prac konieczne będzie zasypanie zbiornika wodnego o niewielkiej powierzchni, znajdującego się w terenie znacznie przekształconym. Biorąc pod uwagę kompleksowo rozwiązane odwodnienie układu drogowego oraz pobliskich obszarów, nie przewiduje się negatywnego wpływu likwidacji zbiornika wodnego na tereny okoliczne, w tym zwiększenia możliwości wystąpienia podtopień.

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

Inwestycja znajduje się w obszarach jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200029, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych,
- PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729369 – „Dopł. spod Gawrońca”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy, głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Podczas realizacji zadania zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma,

posiadająca stosowne zezwolenie.

Zgodnie z Kip, nie będzie konieczne utworzenie odrębnego zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn. Wykorzystane zostanie zaplecze utworzone w ramach budowy drogi S-5, dla którego uwarunkowania lokalizacyjne i organizacyjne zostały już poddane dogłębnej analizie na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla budowy głównej trasy drogi S-5. Ponadto, drogi techniczne i dojazdowe do placu budowy należy w miarę możliwości oprzeć o istniejącą sieć dróg i miejsc przekształconych, co ograniczy zajęcie dodatkowego terenu, w tym ewentualnych powierzchni, które nie muszą być przekształcane w wyniku realizowanych oraz planowanych prac budowlanych. W razie potrzeby realizacji dodatkowych dróg technicznych lub tymczasowych, ich lokalizację należy ustalić z nadzorem przyrodniczym.

Na analizowanym terenie, pierwszy poziom wodonośny stanowią wody podziemne występujące pod warstwą glin morenowych zlodowacenia bałtyckiego fazy poznańskiej. Występują one w obrębie piasków międzyglinowych. Wody te wykazują charakter napięty lub swobodny, w zależności od kształtowania spągu glin morenowych. Głębokość zalegania oraz rzędna stabilizacji poziomu wody gruntowej zależy od sytuacji geomorfologicznej oraz rzędnej terenu. Sporadycznie stwierdzano występowanie wód w gruntach piaszczystych, zalegających ponad osadami międzyglinowymi, w szczególności w dolinach cieków.

Droga ekspresowa S-5, którego elementem jest węzeł „Gruczno” jest obecnie w budowie. W ramach robót terenowych, poprzedzających prace budowlane, wykonano 41 otworów badawczych o głębokości 3-21 m p.p.t. (dla potrzeb fragmentów projektowanej trasy, obiektów inżynierskich, słupów energetycznych) oraz 7 otworów badawczych o głębokości 5,7-18 m p.p.t. dla potrzeb wykonania otworów obserwacyjnych (piezometrów). W rejonie projektowanego węzła stwierdzono występowanie zwierciadła wód podziemnych na głębokości większej niż 2 m poniżej niwelety. Woda występuje w śródglinowych przewarstwieniach piaszczystych. Ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej pierwszego poziomu występowało na głębokości 1,6-10,4 m p.p.t. Spływ wód gruntowych odbywa się zgodnie z morfologią terenu, ku najbliższemu ciekowi. Znaczenie użytkowe posiada czwartorzędowe (główny poziom) i neogeńskie (podrzędny poziom) piętro wodonośne.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie się wiązał z wykonaniem wykopów, których głębokość wyniesie około 2,5 m p.p.t. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, wykopy nie będą wymagały odwadniania. W razie zajścia takiej potrzeby, np. w wyniku ponadnormatywnych opadów atmosferycznych, woda zostanie wypompowana na tereny

przyległe w pasie drogowym, np. do zbiornika retencyjnego. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanego układu drogowego nastąpi do systemu odwodnienia dla drogi ekspresowej S-5 za pomocą wpustów deszczowych do kolektorów grawitacyjnych lub bezpośrednio do rowów drogowych, a następnie do zbiorników retencyjnych i do odbiorników końcowych. W pobliżu węzła „Gruczno”, w km 2+500 drogi S-5, po obu jej stronach, wykonane zostaną dwa zbiorniki retencyjne: ZB-2 i ZB-3, do których będą odprowadzane wody ze zlewni cząstkowej ZL-2. Zbiorniki te będą wykonane w ramach budowy trasy głównej drogi S-5, według odrębnego opracowania, jako retencyjne typu otwartego. Przed wylotami do odbiorników zastosowane zostaną urządzenia podczyszczające wodę – osadniki i separatory substancji ropopochodnych.

Obliczenia prognozowanych ilości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych wskazują na konieczność ich podczyszczania. Ponadto, wymóg ten został określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S-5. Separatory zastosowano przed lub za zbiornikami, w celu podczyszczania wód przed ich wprowadzeniem do odbiornika docelowego. Projektowane rozwiązania zapewnią zgodność zamierzenia z zapisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.).

Rozwiązania dotyczące odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych zostały dobrane z uwzględnieniem lokalnych warunków hydrogeologicznych, po podziale na zlewnie cząstkowe, w związku z czym odprowadzanie tych wód nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko wodno-gruntowe.

Projektowana inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Przedsięwzięcie będzie realizowane częściowo w granicach:

- Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązuje rozporządzenie nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2005 r., Nr 108, poz. 1874 ze zm.), wprowadzające m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących



znacząco oddziaływać na środowisko,

- Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, gdzie obowiązuje uchwała nr XI/254/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 13 listopada 2019 r. w sprawie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 6122), wprowadzająca m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Jednocześnie, zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 oraz art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 t.j.), zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego oraz obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r., poz. 1990 ze zm.), jest m.in. przebudowa drogi publicznej.

Na podstawie przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji stwierdzono, że w ramach realizacji zamierzenia, zniszczeniu ulegnie jeden zbiornik wodny, stanowiący siedlisko płazów (w tym żab zielonych i brunatnych oraz ropuchy szarej) i zbiorowisko szuwaru przy ww. zbiorniku, w obrębie którego stwierdzono występowanie błotniaka stawowego.

Ze względu na zniszczenie siedlisk ww. gatunków, zapewnione zostanie wykonanie siedliska zastępczego – zbiornika wodnego, który znajdować się będzie na działce ewid. nr 33/4 obręb 0016 Niewieścín, gmina Pruszcz, w granicach linii rozgraniczających inwestycji pn. „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km”.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją, powyższy zbiornik zostanie wykonany pod nadzorem przyrodniczym oraz w sposób uwzględniający biologię i wymagania ekologiczne płazów. Dodatkowo, do zbiornika przeniesiona zostanie roślinność szuwarowa ze zbiornika niszczonego, co pozwoli na stworzenie atrakcyjnych warunków bytowania płazów oraz odtworzenie warunków potencjalnego bytowania błotniaka stawowego.

W związku z powyższym nie stwierdzono zagrożeń dla populacji ww. gatunków płazów i błotniaka stawowego.

Na terenie inwestycji obecne są również potencjalne siedliska gatunków ptaków, w tym związanych z terenami otwartymi (np. skowronka, potrzęsca oraz pliszki siwej), przy czym z uwagi na dostosowanie terminu i sposobu prowadzenia prac do okresu lęgowego ptaków, nie nastąpi znacząco negatywne oddziaływanie na te gatunki.

W oparciu o przedstawioną dokumentację określono również warunki i sposób zniszczenia zbiornika wodnego (siedliska płazów), celem wykluczenia przypadkowej śmiertelności ww. gatunków na etapie realizacji.

Zgodnie z Kip, przewidziano również szereg działań zabezpieczających i minimalizujących (na etapie realizacji i funkcjonowania zamierzenia), zapewniających m.in. zachowanie warunków migracji i przemieszczania się płazów oraz innych małych zwierząt.

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostanie również wygrozdzenie drogi, uwzględniające możliwość występowania zwierząt średnich i dużych. Wygrozdzenie pełnić będzie funkcję ochronno-naprowadzającą, przy czym przejścia dla zwierząt dużych i średnich realizowane są w ramach budowy trasy głównej drogi S-5, a określony warunek (w ramach rozbudowy węzła „Gruczno”) uwzględnią ich funkcjonowanie i konieczność „naprowadzania” zwierząt na obiekty przejść oraz ograniczenia możliwości wkraczania na drogę i teren węzła.

Realizacja zamierzenia wymaga wycinki zadrzewień, przy czym wykonanie nasadzeń zastępczych zaplanowane zostało w ramach budowy poszczególnych odcinków drogi S-5. Zadrzewienia niepodlegające usunięciu zostaną zabezpieczone na etapie realizacji przed uszkodzeniem czy zniszczeniem, co uwzględniono w niniejszej decyzji, podając przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

W przypadku wykonania przezroczystych ekranów akustycznych (lub ich elementów w formie przezroczystej), zastosowane zostaną zabezpieczenia przed kolizjami ptaków, obejmujące działania w postaci zwiększenia dostrzegalności ww. obiektów i ich elementów przez ornitofaunę.

Oświetlenie inwestycji zostanie zrealizowane w sposób zapewniający minimalizację wpływu na migrację zwierząt, w tym poprzez zastosowanie oświetlenia niskoemisyjnego pod względem UV oraz kloszy kierunkowych. Działanie to pozwoli również na ograniczenie przywabiania owadów (a w konsekwencji także na ograniczenie wabienia nietoperzy, które mogą ginąć w wyniku kolizji z pojazdami) oraz wyeliminowanie zakłócenia przelotów nietoperzy na skutek oświetlenia. Znajduje to potwierdzenie m.in. w materiałach publikowanych, np. Gołębiak G. 2012. Budowa dróg w Polsce a ochrona nietoperzy – przykłady dobrych i złych rozwiązań oraz monitoring przed- i porealizacyjny. *Przegląd Przyrodniczy* XXIII, 3 (2012): 136-152.

Zgodnie z Kip, inwestycja realizowana będzie pod bezpośrednim nadzorem przyrodniczym, którego kluczowe zadania wskazano, na podstawie Kip, w niniejszej decyzji. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego należy

każdorazowo dostosować do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

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

Jednocześnie informuję, że w przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.:

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

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe; sorbenty i ubrania ochronne (grupa 15).

W związku z realizacją zamierzenia nie przewiduje się konieczności rozbiórki budynków. Ewentualne prace rozbiórkowe ograniczą się do elementów pasa drogowego oraz pozostałej infrastruktury.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Powstający destrukcyjny asfalt zostanie przekazany uprawnionemu podmiotowi, w celu przetworzenia w wytwórni mas bitumicznych. Odzysk odpadów zawierających asfalt

nie będzie odbywał się poza instalacjami i urządzeniami do tego przeznaczonymi.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.).

Ponadto, inwestycja nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedmiotowe zadanie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Planowane prace będą stanowić niewielką rozbudowę realizowanej obecnie drogi S-5. Należy także zaznaczyć, iż zamierzenie zostanie zlokalizowane poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi powodzią, a dodatkowo realizowany jest adekwatny system odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zamierzenia.

Projektowane przedsięwzięcie jest przystosowane do postępujących zmian klimatu. Klęski żywiołowe nie zagrażają planowanej inwestycji, a zaprojektowana nawierzchnia bitumiczna jest odporna na upały i susze.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana przebudowa ma charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni zabezpieczać będzie przed deformacją drogi oraz zapewni odpowiednią sztywność i nośność, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu.

Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji zamierzenia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie zachodzi więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 16 lipca 2021 r., pismem z dnia 16 lipca 2021 r., znak: 380-PWY-P-07.2020/JR, Pełnomocnik Inwestora złożył wniosek o nadanie decyzji klauzuli rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 Kpa.

W związku z powyższym, tutejszy Organ, pismem z dnia 27 lipca 2021 r. znak: WOO.420.4.2021.DK.15, wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia ww. wniosku, w zakresie szczegółowego uzasadnienia konieczności zastosowania art. 108 § 1 Kpa w niniejszym postępowaniu.

Wniosek został uzupełniony pismem z dnia 3 sierpnia 2021 r., znak: 390-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 9 sierpnia 2021 r.).

Argumenty stanowiły o ważnym interesie społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesie strony (realizacji inwestycji celu publicznego), a także ochrony zdrowia lub życia ludzkiego (w tym użytkowników drogi).

Przepis art. 108 Kpa stanowi podstawę do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji administracyjnej, która nie jest prawomocna i ostateczna. Przyjęta w tym przepisie regulacja stanowi wyjątek od zasady wykonywania tylko prawomocnych i ostatecznych decyzji.

Rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie w przypadkach określonych w art. 108 Kpa, m.in. ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W ocenie Wnioskodawcy zachodzą przesłanki do zastosowania art. 108 Kpa w niniejszej decyzji.

Ustawodawca nie definiuje pojęcia interes społeczny, podobnie jak nie definiuje pojęcia wyjątkowo ważny interes strony. Pozostawia to ocenie organu nadającego rygor natychmiastowej wykonalności.

Przytoczyć należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego 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 (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych powinny także obejmować działania poprawiające aktualny stan środowiska i programować jego dalszy

rozwój, także poprzez kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju. W ramach przytoczonej zasady, ważna jest nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany również z koniecznością budowania nowej infrastruktury. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia. Niewątpliwie należy stwierdzić, iż realizacja omawianej inwestycji leży w interesie społecznym.

Następną przesłanką jest wyjątkowo ważny interes strony. W wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 lutego 1998 r. (sygn. akt: V SA 688/97) stwierdzono: „Jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności 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 życiu, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Podobne stanowisko zajął też Naczelny Sąd Administracyjny, w wyroku z dnia 15 lipca 2010 r. (sygn. akt: II OSK 1134/09): „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 uwidoczniła w uzasadnieniu postępowania o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności”.

Przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa powszechnego. Przedmiotowa inwestycja jest zatem niezbędna dla ochrony zdrowia lub życia ludzkiego i zapewnienia sprawnej komunikacji drogowej.

Przedmiotowe postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dotyczy opisanego wyżej dodatkowego zakresu prac, związanego z realizowaną aktualnie

drogą S-5. Bez wątplenia realizacja głównej inwestycji, jednej z najważniejszych dróg ekspresowych w kraju ma ogromne znaczenie dla gospodarki państwa, wpływa znacząco na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i niewątpliwie jej realizacja leży w szeroko pojętym interesie społecznym.

Należy także uwzględnić fakt, iż budowa drogi ekspresowej S-5 realizowana jest ze środków pozyskiwanych z Unii Europejskiej, a wszelkie opóźnienia i przedłużenia postępowania administracyjnego mogą narażać Skarb Państwa na straty i ewentualną utratę pozyskiwanych funduszy.

Reasumując, z uwagi na przytoczone argumenty, wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności uznano w pełni za uzasadniony.

Jak wynika z załączonego do wniosku wykazu, przewiduje się prowadzenie prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów na działce ewid. nr 682 (wydzielonej z działki ewid. nr 3383/3) obręb 0008 Gruczno, gmina Świecie, powiat świecki.

W związku z powyższym, na podstawie art. 82a uouioś, niniejsza decyzja stanowi podstawę do wykonania prac polegających na wycince drzew i krzewów, przeprowadzenia badań archeologicznych lub geologicznych, a także przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej oraz uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren, na którym jest przewidywana realizacja inwestycji, celem wykonania tych prac.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w tym decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawane na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1363 ze zm.).

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona

może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 ze zm.), jednostki budżetowe są zwolnione z obowiązku jej dokonania.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY

Szymon Kosmański

**Załącznik:**

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

**Otrzymują:**

1. \_\_\_\_\_ – Pełnomocnik,
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz,
3. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

**Do wiadomości:**

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski.bydgoszcz@rdos.gov.pl





Bydgoszcz, dnia 9 września 2021 r.

WOO.420.4.2021.DK.19

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.).

- I. Inwestycja obejmuje rozbudowę realizowanej drogi ekspresowej S-5 w zakresie węzła „Gruczno” w miejscowości Gruczno. Zakres rozbudowy węzła „Gruczno” dotyczy realizacji połączenia drogi wojewódzkiej nr 245 Aleksandrów Kujawski – Ciechocinek z drogą ekspresową S-5, w tym lokalizacji łącznic P4 (odcinek km 0+121 – 0+221) oraz P3 (odcinek km 0+116 – 0+231) i przebiegu drogi wojewódzkiej nr 245 w km 0+000 – 0+037 oraz 0+058 – 0+206. Ponadto, przewiduje się rozbudowę drogi powiatowej nr 1282C w km 0+040 – 0+125, drogi wojewódzkiej nr 245 od strony miejscowości Gruczno w km 0+550 oraz 0+610, a także dodatkowej jezdni drogi S-5 w zakresie rozbudowy korony drogi (skarp nasypu).
- II. Teren realizacji przedsięwzięcia stanowią działki ewid. nr: 188/9 (188/8), 194/20 (194/17), 194/21 (194/17), 459/12 (459/5), 459/14 (459/9), 459/15 (459/9), 459/16 (459/11), 460/6 (460/3), 461/3 (461/2), 461/4 (461/2), 467/19 (467/16), 467/21 (467/18), 467/22 (467/18), 682 (3383/3) obręb 0008 Gruczno, gmina Świecie, powiat świecki (w nawiasach podano nr działki przed podziałem).
- III. Zakres zamierzenia obejmuje m.in.:
  1. budowę: odcinka drogi wojewódzkiej nr 245, odwodnienia drogi (rowy przydrożne), zjazdów do przyległych działek, odcinka ścieżki pieszo-rowerowej, zasypianie zbiornika wodnego, wykonanie odcinka rurociągu melioracyjnego i części oświetlenia drogowego, przebudowę kolizji wodociągowej i teletechnicznej,
  2. budowę: odcinków łącznicy nr 3 i 4, części odwodnienia (kanalizacji deszczowej i rowów przydrożnych), części oświetlenia i odcinka kanału technologicznego, odcinka ekranu oraz części pasa technicznego,

3. budowę: odcinka drogi dojazdowej nr 1, odcinka oświetlenia, odcinka zabezpieczenia skarpy elementami prefabrykowanymi typu „L”,
4. budowę: odcinka ścieżki pieszo-rowerowej, zjazdu, odcinka oświetlenia, odcinka odwodnienia (kanalizacji deszczowej), przebudowę kolizji energetycznej oraz budowę odcinka zabezpieczenia skarpy elementami prefabrykowanymi typu „L”.

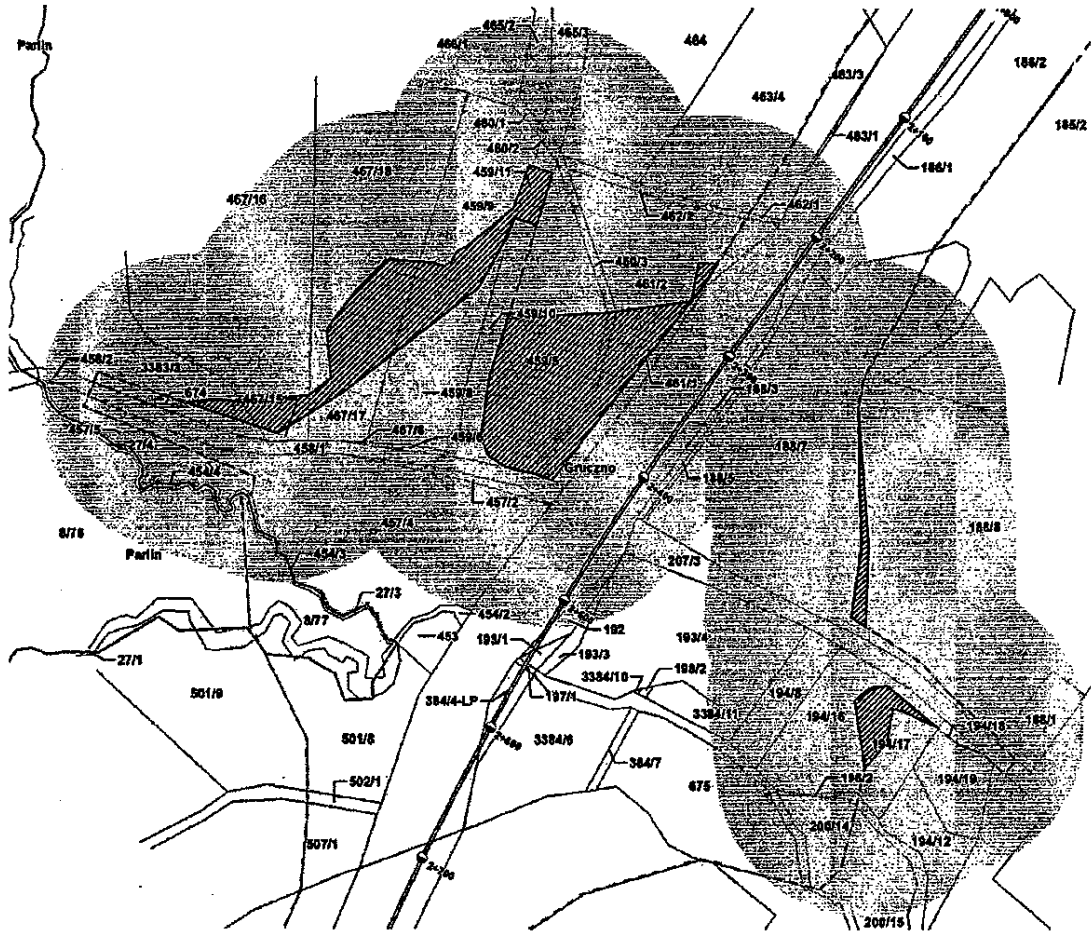
IV. Parametry trasy głównej drogi S-5 będą następujące:

1. przekrój budowany: 2 x 2 (rezerwa pod trzeci pas w pasie dzielącym),
2. rodzaj konstrukcji nawierzchni: podatna,
3. klasa techniczna: S,
4. prędkość projektowa  $V_p$ : 100 km/h,
5. prędkość miarodajna  $V_m$ : 120 km/h,
6. ilość i szerokość pasów ruchu: 2 x 2 x 3,5 m,
7. szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami: minimum 12 m (z zachowaniem parametrów widoczności przy uwzględnieniu trzeciego pasa ruchu),
8. szerokość opaski: 0,5 m,
9. szerokość pasa awaryjnego: 2,5 m,
10. szerokość pobocza umocnionego: minimum 0,75 m,
11. szerokość korony drogi dla odcinka: minimum 32,5 m,
12. kategoria ruchu: KR-6,
13. dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
14. skrajnia pionowa: 5 m,
15. pochylenie poprzeczne: 2,5%.

V. Parametry drogi wojewódzkiej nr 245 będą następujące:

1. klasa techniczna: G,
2. prędkość projektowa  $V_p$ : 50 km/h,
3. prędkość miarodajna  $V_m$ : 50-60 km/h,
4. liczba jezdni: 1,
5. szerokość pasów ruchu: 3,5 m,
6. szerokość pobocza umocnionego: minimum 1,25 m,
7. szerokość pobocza gruntowego: 0,5 m,
8. kategoria ruchu: KR-3
9. dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
10. skrajnia pionowa: 4,8 m,
11. szerokość infrastruktury dla pieszych i rowerzystów: minimum 2,5 m.

VI. Teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia określono następująco:



-  Zakres inwestycji (arbitralny)
-  Zakres oddziaływania inwestycji (poza 100m od zakresu przedsięwzięcia)
-  Os. projektowanej linii 53
-  istniejące linie rozpraszające planowanego odcinka 56

REGIONALNY DYREKTOR  
 OCHRONY ŚRODOWISKA  
 W BYDGOSZCZY  
*Szymon Kosmański*

10/10/2023