Bydgoszcz, dnia 24 lutego 2020 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4200.1.2016.ADS.44

DECYZJA Nr 7/2020

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 j.t.), zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a) tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 j.t.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 2 ust. 1 pkt 31 oraz § 3 ust. 1 pkt 7, 33, 68 i 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27 grudnia 2016 r., znak: Mosty 2016/12/01124, uzupełnionego w dniu 19 stycznia 2017 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, którą reprezentuje Pełnomocnik Pan Czesław Połedniok oraz przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

orzekam:

I. ustalam środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku, a także raporcie o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez Mosty Katowice z siedzibą w Katowicach w lipcu 2018 r. wraz z uzupełnieniami, dla wariantu preferowanego, który przedstawia się następująco:

1. Przebieg:
   a) na odcinku 1 – wariant 6 czerwony, o długości 5,367 km;
   b) na odcinku 2 – wariant 6 czerwony, o długości 38,583 km;
   c) na odcinku 3 - wariant 1 niebieski dla prędkości 120 km/h, o długości 12,204 km, węzeł Podgórz w km 5+793;
   d) na odcinku 4 – wariant 1, o długości 1,641 km, połączenie z drogi krajowej nr 91 na wysokości ul. Solankowej w Toruniu.
2. Węzły:
   a) Odcinek 1 obejmuje trzy węzły:
      - istniejący węzeł Bydgoszcz Południe w km 0+000 S-10 i 50+600 drogi krajowej nr 25,
      - projektowany węzeł z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 25 i ulicą Zieloną w km ok. 51+890,
      - projektowany węzeł z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 254 w wariancie preferowanym w lokalizacji w km ok. 54+285 do czasu wybudowania drogi wojewódzkiej nr 254 węzeł będzie posiadał tymczasowe powiązanie z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 25 przez miejscowość Brzoza.
   b) Odcinek 2 obejmuje węzły:
      - istniejący węzeł Bydgoszcz Południe w km 0+000,
      - projektowany węzeł Bydgoszcz Emilianowo w wariancie preferowanym (wariant 1) w lokalizacji w km ok. 6+700,
      - projektowany węzeł Bydgoszcz Makowiska w wariancie preferowanym (wariant 3) w lokalizacji km ok. 11+820,
      - projektowany węzeł Solec w wariancie preferowanym (wariant 2) w lokalizacji w km ok. 18+300.
   c) Odcinek 3 obejmuje węzły:
      - istniejący węzeł Toruń Zachód - skrzyżowanie z drogi krajowej nr 15 w km ok. 1+300,
      - projektowany węzeł Podgórz w wariancie preferowanym (wariant 2) w lokalizacji w km ok. 5+793,
      - istniejący węzeł Toruń Południe na skrzyżowaniu z autostradą A-1 w km ok. 12+150.

d) Odcinek 4 obejmuje projektowany węzeł Czerniewice, w lokalizacji w km ok. 1+600 połączenie z drogą krajową nr 91 na wysokości ul. Solankowej w Toruniu.

3. MOP-y:
   a) km ok. 4+200,
   b) km ok. 15+950,
   c) km ok. 32+600.
4. OUD - przy łącznicach węzła Bydgoszcz Makowiska do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 397, w wariancie preferowanym w lokalizacji km około 11+820,

II. decyzji niniejszej nadaję rygor natychmiastowej wykonalności,

III. określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

   Inwestycja polega na budowie drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń. Zamierzenie usytuowane będzie w następujących jednostkach administracyjnych: miasto Bydgoszcz, miasto Toruń, gmina Białe Błota, gmina Nowa Wieś Wielka, gmina Solec Kujawski, gmina Wielka Nieszawka.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
   1) Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie, a także w ustaleniu z nadzorem przyrodniczym, w takich lokalizacjach, aby nie powodowały naruszenia cennych siedlisk przyrodniczych, korytarzy migracji oraz stref ochrony miejsc gniazdowania ptaków, w odległości nie mniejszej niż 100 metrów od cieków, zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych, poza terenami objętymi strefami ochrony ujęć wód.
   2) Zaplecza budowy wyposażyć w przenośne urządzenia sanitarne ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

3) Bazy materiałowo - sprzętowe i zaplecza budowy wyposażyć w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych.
4) Terenowe elementy bazy technicznej i socjalnej wykonać w granicach miejsc przeznaczonych docelowo pod MOP-y, zapewniając dostęp do sieci lub odpowiednią obsługę w zakresie gospodarki wodnej i opadowej.
5) Place postojowe i technologiczne baz technicznych zabezpieczyć przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, pełnymi płytami betonowymi.
6) Paliwa, materiały eksploatacyjne i odpady magazynować w warunkach kontrolowanych w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed infiltracją, jak place technologiczne.
7) Spływ powierzchniowy z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie, ukierunkować i zabezpieczyć przed niekontrolowanym odpływem rowami/korytkami opaskowymi.
8) Jako nawierzchnię trwałą, niechłonną i nieprzepuszczalną, zastosować płyty betonowe, co ułatwi potencjalne użycie sorbentu i jego usunięcie.
9) Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie wyposażyć w urządzenia podczyszczające, np. osadnik przed zrzutem do odbiornika.
10) Stosować sprawny sprzęt budowlany, w celu zmniejszenia ryzyka niekontrolowanego przedostania się paliw, smarów i olejów, do wód oraz do gruntu.
11) W trakcie prowadzenia robót, w obrębie cieku zapewnić przepływ wody w rzece.
12) W rejonach przekroczenia przez drogę cieków wodnych, prace budowlane, utrzymaniowe oraz roboty zmieniające ukształtowanie brzegu rzek, ograniczyć do niezbędnego minimum.
13) Zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz chronić otwarte wykopy w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem.
14) Po zakończeniu prac utrwalić skarpy pasa drogowego poprzez zadarnienie, humusowanie i hydroobsiew.
15) Na terenach stref ochronnych ujęć wody, w miarę możliwości nie lokalizować zbiorników retencyjnych. Dopuszcza się stosowanie zbiorników szczelnych, do których wody opadowe oraz roztopowe będą doprowadzane kanalizacją deszczową i szczelnymi rowami, a po oczyszczeniu w zbiornikach wyprowadzone

poza strefę.

16) W miarę możliwości, na odcinkach drogi przebiegającej przez strefy ochronne ujęć wody, stosować ograniczenie prędkości pojazdów ciężarowych.
17) Odpowiednio oznakować drogę znakami drogowymi informującymi o ujęciu wody.
18) Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować:
    a) miejsc obsługi podróżnych,
    b) baz sprzętowych i socjalnych,
    c) obwodów utrzymania drogi,
    d) miejsc składowania materiałów do budowy drogi, mogących stanowić zagrożenie dla gruntu i wody gruntowej,
    e) przejść dla zwierząt, za wyjątkiem przejścia górnego w km 38+426,43,
    f) składowisk odpadów powstających przy pracach budowlanych.
19) Ścieki z baz technicznych, socjalnych, obwodów utrzymania drogi odprowadzać do kanalizacji gminnej lub szczelnych zbiorników okresowo opróżnianych.
20) System odwodnienia drogi winien uwzględniać zabezpieczenie środowiska w przypadku wystąpienia skażeń nadzwyczajnych, w przypadku awarii lub katastrofy w ruchu drogowym. Dotyczy to szczególnie ujęć wody.
21) Miejsca składowania paliw i innych materiałów płynnych niebezpiecznych dla środowiska uszczelnić i odpowiednio odwodnić.
22) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu / transportu), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
23) Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
24) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. Materiały o niskiej wilgotności zraszać, dla ograniczenia pylenia podczas przesypu.
25) W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), teren budowy zraszać wodą.

26) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
27) Materiały pylące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
28) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją przedsięwzięcia (w szczególności na terenach leśnych i w dolinach cieków wodnych), 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.
29) Karczowanie i odhumusowanie terenu prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Realizacja przedmiotowych czynności w okresie lęgowym jest możliwa 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 wycinka nie może być realizowana do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
30) Zadrzewienia (w tym drzewa i krzewy) pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
    a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez wygrodzenie obszaru zadrzewionego, zabezpieczenia indywidualne drzew poprzez osłonięcie pni, a także wyznaczenie dróg dojazdowych poza zasięgiem (rzutem) koron drzew,
    b) fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzenie obszaru ich występowania,
    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, np. 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.

Szczegółowy sposób wykonania oraz zakres zabezpieczeń dostosować do warunków lokalnych, rodzaju prowadzonych prac i uzgodnić z nadzorem przyrodniczym, obowiązek zabezpieczenia dotyczy także terenów leśnych.

31) Zniszczenie siedlisk płazów, w tym zlokalizowanych w km:
   a) 8+550,
   b) 10+600,
   c) 31+890,

   (odcinek 2, wariant 6 czerwony), poprzedzić odłowieniem występujących w nich osobników oraz stadiów rozwojowych ww. zwierząt, które przenieść do siedlisk zastępczych (nowo utworzonych lub istniejących w sąsiedztwie). Zniszczenie zbiorników prowadzić pod nadzorem specjalisty przyrodnika - herpetologa, preferując wykonanie ww. czynności poza okresem rozrodu i zimowania płazów, tj. we wrześniu. Prace związane ze zniszczeniem siedlisk (zbiorników) rozpocząć od stopniowego obniżenia lustra wody, a zasypanie (po odłowieniu zwierząt) prowadzić jednym frontem.

32) Siedliska płazów pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji i niepodlegające zniszczeniu, zabezpieczyć w szczególności poprzez zastosowanie tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych na odcinkach (wg kilometrażu odcinka 2, wariantu 6 czerwonego):
   a) od 50+150 DK25 E do 0+950 N,
   b) od 51+350 DK25 E do 0+700 S,
   c) od 4+700 do 5+850 S,
   d) od 4+900 do 5+900 N,
   e) od 8+050 do 9+050 S,
   f) od 8+200 do 9+250 N,
   g) od 10+300 do 11+500 N,
   h) od 12+000 do 12+300 NS,

i) od 14+300 do 14+700 NS,
j) od 16+350 do 16+600 NS,
k) od 18+250 do 19+350 NS,
l) od 20+300 do 20+650 NS,
m) od 21+850 do 22+400 N,
n) od 23+400 do 23+750 N,
o) od 31+400 do 32+400 NS.

Szczegółowa lokalizacja wygrodzeń herpetologicznych na etapie budowy zostanie określona przez nadzór przyrodniczy. Minimalne parametry ogrodzeń to: wysokość całkowita - 80 cm, z czego 60 cm stanowi część nadziemną, a 20 cm stanowi część podziemną, wkopaną w grunt. Górna krawędź powinna być odgięta w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji o 45 – 90° na długości minimum 5 cm, optymalnie 10 cm, tworząc tzw. przewieszkę. Wygrodzenia wykonać z materiału litego (rozwiązanie preferowane) z dopuszczeniem siatki o średnicy oczek do 0,5 cm. Wolne końce wygrodzeń wykonać w formie U- lub C-kształtnych „zawrotek".

33) Każdorazowo przed podjęciem prac, dokonać kontroli obecności zwierząt w zasięgu planowanych robót, w tym wykopów, a w przypadku stwierdzenia migracji płazów zastosować tymczasowe wygrodzenia herpetologiczne. Występujące poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku. Ww. czynności prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym i/lub nadzór przyrodniczy.
34) Przed rozpoczęciem rozbiórki obiektów kubaturowych, w tym budynków mieszkalnych, przeprowadzić kontrolę pod kątem obecności w ich obrębie siedlisk gatunków chronionych, m.in. ptaków oraz nietoperzy. W przypadku stwierdzenia siedlisk ww. gatunków, sposób i termin wykonania rozbiórki uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem (ornitologiem, chiropterologiem), celem wykluczenia zniszczenia lęgów lub zabicia osobników zwierząt.
35) Prace związane ze zniszczeniem stwierdzonych siedlisk gatunków nietoperzy, w tym rozbiórkę budynków, prowadzić poza wykazanym w raporcie okresem wykorzystania obiektów przez nietoperze (np. w przypadku zasiedlenia przez kolonie letnie i wykorzystania w okresie rozrodu - zniszczenie wykonać w okresie jesienno - zimowym) oraz po potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika -

chiropterologa braku nietoperzy w obrębie zajmowanych i niszczonych siedlisk.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub pozwolenia na budowę. Należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

1) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować:

a. 25 ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

EKRANY AKUSTYCZNE									
Odcinek 1 drogi krajowej nr 25 wariant 6 czerwony									
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ		WYSOKOŚĆ	DLUGOŚĆ	POWIERZCHNIA	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[h]	[m]	[m^2]		
1	EK-1	L	50+770	51+095	3,0	318,0	954,0	przeźroczysty	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
2	EK-2	L	51+095	51+395	4,0	296,0	1184,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
3	EK-3	L	51+395	51+500	6,0	105,0	630,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
4	EK-4	L	51+510	51+590	6,0	74,0	444,0	przeźroczysty	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
5	EK-5	L	51+600	51+710	5,0	110,0	550,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
6	EK-6	P	52+050	52+210	4,0	181,0	724,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwony
7	EK-7	P	52+210	52+940	3,0	770,0	2310,0	pochłaniający	Drogi krajowej DK25 w wariancie 6 czerwonym
8	EK-8	P	53+200	53+290	3,0	91,0	273,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
9	EK-9	P	54+400	54+515	3,0	118,0	354,0	pochłaniający	Drogi krajowej

EKRANY AKUSTYCZNE									
									Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
10	EK-10	P	50+720	50+940	4,0	235,0	940,0	pochłaniający	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
SUMA						2298,0	8363,0		
Odcinek 2 wariant 6 czerwony									
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ		WYSOKOŚĆ	DLUGOŚĆ	POWIERZCHNIA	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[h]	[m]	[m^2]		
1	EK-1	L	5+150	5+560	5,0	406,0	2030,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
2	EK-2	P	5+750	6+090	4,5	335,0	1507,5	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
3	EK-3	L	10+930	11+010	3,0	140,0	420,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
4	EK-4	L	11+100	11+240	3,0	140,0	420,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
5	EK-5	L	18+690	18+905	3,0	216,0	648,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
6	EK-6	L	22+020	22+405	5,5	382,0	2101,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
7	EK-7	L	23+440	23+755	5,0	311,0	1555,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
8	EK-8	L	36+890	37+300	4,5	407,0	1831,5	pochłaniający	Drogi

EKRANY AKUSTYCZNE									
									ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
9	EK-9	L	37+560	37+890	4,5	325,0	1462,5	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
SUMA						2662,0	11975,5		
Odcinek 3 wariant 1 niebieski 120 km/h									
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ		WYSOKOŚĆ	DLUGOŚĆ	POWIERZCHNIA	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[h]	[m]	[m^2]		
1	EK-1	L	0+250	0+620	5,0	370,0	1850,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
2	EK-2	L	2+110	2+790	4,0	668,0	2672,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
3	EK-3	L	2+790	3+980	6,0	1165,0	6990,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
4	EK-4	L	3+980	5+090	4,0	1134,0	4536,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
5	EK-5	L	10+850	11+200	4,5	349,0	1570,5	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
6	EK-6	P	2+310	2+470	4,0	162,0	648,0	pochłaniający	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1

EKRANY AKUSTYCZNE									
									niebieskim 120 km/h
SUMA						3848,0	18266,5		

b. rezerwy terenu pod zabezpieczenia akustyczne, zgodnie z poniższym zestawieniem:

Odcinek 1 drogi krajowej nr 25 wariant 6 czerwony							
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ		DŁUGOŚĆ	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[m]		
1	RT-1	L	54+650	54+750	100,0	ekran akustyczny	Drogi krajowej Nr 25 w wariancie 6 czerwonym
SUMA					320,0		
Odcinek 2 wariant 6 czerwony							
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ		DŁUGOŚĆ	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[m]		
1	RT-1	L	31+550	31+900	350,0	ekran akustyczny	Drogi ekspresowej S-10 w wariancie 6 czerwonym
SUMA					350,0		
Odcinek 3 wariant 1 niebieski 120 km/h							
LP	EKRAN	STRONA	KILOMETRAŻ PRZEBIEGU DROGI WĘZŁA		DŁUGOŚĆ	TYP	WG. KM DROGI
			OD	DO	[m]		
1	RT-1	P	0+300 w ciągu ulicy Drzymały	0+440 w ciągu ulicy Drzymały	140,0	ekran akustyczny	Kilometraż węzła Toruń Podgórz /wariant 2/ w km ok. 5+793 drogi ekspresowej S-10 w wariancie 1 niebieskim 120 km/h
SUMA					100,0		

2) W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych, wykonać je w sposób zapewniający minimalizację śmiertelności ptaków w wyniku możliwych kolizji, np.:
    a. zastosowanie pionowych pasów (czarnych lub białych) o szerokości min. 2 cm, w odległości do 10 cm od siebie. Dopuszcza się stosowanie pasów złożonych z kropek,
    b. zastosowanie czarnych poziomych pasów (np. włókien poliamidowych) o szerokości min. 2 mm, w odległości do 28 mm od siebie,
    c. zastosowanie wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywającego powierzchnię ekranu lub stosowanie pionowych linii złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych (o szerokości min. 2 cm, w odległości do 10 cm od siebie) złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych,
    d. zastosowanie foli samoprzylepnej typu One Way Vision na całej powierzchni ekranu, celem wytworzenia efektu lustra weneckiego.
3) Zbiorniki retencyjne zlokalizowane wśród obszarów niezainwestowanych technicznie ogrodzić ogrodzeniem umożliwiającym dostęp małym zwierzętom, w tym płazom. Jedną skarpę zbiornika wyprofilować tak, aby zbiornik nie stanowił pułapki dla zwierząt (nachylenie nie większe niż 1:3). Natomiast, w celu ograniczenia wychodzenia zwierząt bezpośrednio na jezdnię, ogrodzenie ochronne zastosować na ogrodzeniu głównym drogi na wysokości zbiornika oraz na odcinku 100 m przed i za zbiornikiem, w dostosowaniu do uwarunkowań terenowych. Szczegółowy sposób realizacji ww. działań ustalić ze specjalistą przyrodnikiem - herpetologiem, uwzględniając uwarunkowania lokalne.
4) Drogę ekspresową S-10 na całym przebiegu wygrodzić z wykorzystaniem siatki drogowej o minimalnej wysokości w części nadziemnej wynoszącej 2,4 m i zmiennym rozstawie oczek o maksymalnych wymiarach:
    a) 2 × 15 cm w strefie 0 - 50 cm n.p.t.;
    b) 5 × 15 cm w strefie 51 - 105 cm n.p.t.;
    c) 15 × 15 cm w strefie 106 - 240 cm n.p.t.

    Ponadto celem zabezpieczenia w odniesieniu do gatunków zwierząt kopiących siatka o oczkach 2×15 cm będzie mieć również część podziemną do głębokości 50 cm poniżej poziomu terenu.

5) W celu zabezpieczenia siedlisk herpetofauny wygrodzenie drogowe uzupełnić o stałe wygrodzenia herpetologiczne w promieniu ok. 500 m od stwierdzonych siedlisk płazów oraz ok. 100 m od stwierdzonych siedlisk gadów. Szczegółową lokalizację wygrodzeń oraz długość odcinków podlegających wygrodzeniu dostosować do warunków lokalnych i uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem - herpetologiem, przy czym wygrodzeniu podlegać będą co najmniej siedliska stwierdzone w kilometrażu (wg wariantu 6 czerwonego):
   a. odcinek 1 - 2:
      – 50+150 drogi krajowej nr 25 (strona wschodnia, odcinek 1) do 0+950 drogi ekspresowej S-10 (strona południowa, odcinek 2) - siedlisko płazów,
      – 51+350 drogi krajowej nr 25 (strona wschodnia, odcinek 1) do 0+700 drogi ekspresowej S-10 (strona południowa, odcinek 2) - siedlisko płazów;
   b. odcinek 2:
      – 4+700 do 5+850 (strona południowa drogi ekspresowej S-10) - siedlisko płazów,
      – 4+900 do 5+900 (strona północna drogi ekspresowej S-10) - siedlisko płazów,
      – 8+050 do 9+050 (strona południowa drogi ekspresowej S-10) - siedlisko płazów,
      – 8+200 do 9+250 (strona północna drogi ekspresowej S-10) - siedlisko płazów,
      – 10+300 do 11+500 (strona północna drogi ekspresowej S-10) - siedlisko płazów,
      – 12+000 do 12+300 (obustronnie) - siedlisko gadów,
      – 14+300 do 14+700 (obustronnie) - siedlisko gadów,
      – 16+350 do 16+600 (obustronnie) - siedlisko gadów,
      – 18+250 do 19+350 (obustronnie) - siedlisko gadów,
      – 20+300 do 20+650 (obustronnie) - siedlisko gadów,
      – 21+850 do 22+400 (strona północna) - siedlisko gadów,
      – 23+400 do 23+750 (strona północna) - siedlisko gadów,
      – 31+400 do 32+400 (obustronnie) - siedlisko płazów.

   Minimalne parametry ogrodzeń to: wysokość w części nadziemnej - 40 cm, optymalnie 50 cm. Górna krawędź powinna być odgięta w kierunku przeciwnym

do terenu inwestycji o 45 – 90°, na długości minimum 5 cm, optymalnie 10 cm, tworząc tzw. przewieszkę. Wygrodzenia szczelnie połączyć z gruntem poprzez zakopanie na głębokość ok. 15 - 20 cm. Wygrodzenia wykonać z trwałego materiału: litego lub siatki o średnicy oczek do 5 mm.

6) W celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt dużych wykonać przejścia zlokalizowane w:
   a. wg kilometrażu w odcinku 2, wariant 6 czerwony:
      – 5+170,00 - przejście górne o minimalnej szerokości 35 m,
        19+600,00 - przejście górne o minimalnej szerokości 35 m,
      – 30+970,00 - przejście górne o minimalnej szerokości 35 m,
      – 38+426,43 - przejście górne o minimalnej szerokości 35 m.
   b. wg kilometrażu w odcinku 3, wariant 1, niebieski - ok. 9+632,54 – wiadukt w ciągu drogi lokalnej nad drogą ekspresową S-10, szerokości użytkowej (jezdnia + chodnik) ok. 7,9 m.

   Przejścia górne dla zwierząt dużych (z wyłączeniem wiaduktu w km ok. 9+632,54), wykonać z zachowaniem proporcji szerokości do długości ≥ 0,8 o kącie najścia do 15 % oraz kształtując właściwe naprowadzanie (utrzymując kształt podwójnej paraboli).
7) W celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt średnich wykonać przejścia zlokalizowane w (wg kilometrażu w odcinku 2, wariant 6 czerwony):
   a. km 6+450 - wiadukt w ciągu drogi ekspresowej S-10 nad linią kolejową nr 201 zapewniający geometryczne parametry przejścia średniego zintegrowanego z linią kolejową i umożliwiający migrację zwierząt – obiekt o skrajni pionowej wynoszącej min. 3,5 m (dla skrajni kolejowej - 7 m), szerokości całkowitej 16,23 + 16,23 m, z zachowaniem odległości od skrajnego toru wynoszącej ok. 10 m,
   b. km 8+540,80 - przejście dolne o min. szerokości 10 m, min. wysokości 3,5 m i współczynniku ciasnoty min. 0,7,
   c. km 12+516,10 - przejście dolne zintegrowane z ciekiem o szerokości suchych półek wynoszącej min. 6 m dla każdej z półek, min. wysokości 3,5 m i współczynniku ciasnoty min. 0,7.

8) Przejścia dla zwierząt średnich i dużych (z wyjątkiem przejść w formie wiaduktów w ok. km 6+450 odcinek 2 wariantu 6 czerwonego oraz w ok. km 9+632,54 odcinek 3 wariantu 1 niebieskiego) dodatkowo zagospodarować, uwzględniając uwarunkowania lokalne oraz w uzgodnieniu ze specjalistą przyrodnikiem, w tym:
    a. wprowadzić roślinność gatunków rodzimych w obrębie najść, którą kształtować w postaci mozaiki roślinności trawiastej, krzewiastej i drzewiastej, uwzględniając uwarunkowania lokalne w rejonie przejścia,
    b. w ramach wprowadzania zieleni w obrębie przejść stosować gatunki rodzime, o owocach mało atrakcyjnych dla ptaków,
    c. zieleń wprowadzona w obrębie przejść dla zwierząt nie może powodować zmniejszenia lub zasłonięcia światła przejść,
    d. konstrukcje przejść zaprojektować w taki sposób, aby powierzchnie betonowe (np. przyczółków) były w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i roślinnością osłonową,
    e. w miarę możliwości nie regulować naturalnej linii rzek i innych cieków zlokalizowanych w świetle przejść, a ewentualne umocnienia ich koryt ograniczyć do niezbędnego minimum, a do ich wykonania stosować materiały naturalne, np. kamień otoczak, wiklina, kiszki faszynowe (w przypadku zastosowania tzw. gabionów ich powierzchnię zamulić i przykryć gruntem rodzimym, niepowodującym obrażeń mechanicznych zwierząt),
    f. w obszarze przejść na terenie najść, nie lokalizować skarp o nachyleniu przekraczającym 15°, obiektów lub barier utrudniających przekroczenie przez zwierzęta bądź odstraszających zwierzęta,
    g. do umacniania stoków skarp oporowych i innych stromych nasypów preferować wykorzystanie geosyntetyków wraz z trawiastą pokrywą roślinną, unikając litego betonowania skarp,
    h. w celu unaturalnienia powierzchni przejść oraz najść (a także wykluczenia możliwości nieuprawnionych przejazdów pojazdów mechanicznych) zastosować kilka do kilkunastu karp korzeniowych i głazów, umieszczając je w sposób nie ograniczający możliwości migracji zwierząt oraz częściowo wkopać w grunt,
    i. zastosować ekrany przeciwolśnieniowe w obrębie obiektów przejść oraz co najmniej na całej długości najść na przejścia,

j. system ekranów (płotków) przeciwolśnieniowych, montowanych na przejściach dla zwierząt szczelnie połączyć z systemem ogrodzenia drogi.

9) W celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt małych wykonać przejścia zlokalizowane w (odcinek 2, wariant 6 czerwony):
   a. w km 10+520,00 - przejście zespolone o długości ok. 40 m i przekroju poprzecznym min. 10 x 3 m, z minimalną strefą dostępną dla zwierząt 2 x 1,5 m,
   b. w km 31+480,00 - przejście zespolone o długości ok. 45 m i przekroju poprzecznym min. 10 x 3 m, z minimalną strefą dostępną dla zwierząt 2 x 1,5 m,
   c. w km 31+892,00 - przejście zespolone o długości ok. 43 m i przekroju poprzecznym min. 10 x 3 mm, z minimalną strefą dostępną dla zwierząt 2 x 1,5 m.

   W ramach przejść zespolonych zapewnić wykonanie suchych półek przełazowych o szerokości równej co najmniej szerokości koryta i nie mniejszej niż 1 m, wysokości minimalnej obiektu 1,5 m oraz współczynniku ciasnoty dla światła obiektu z poziomu półek: 0,07.

10) Studzienki i inne urządzenia (w tym odwodnieniowe) zabezpieczyć przed wpadnięciem, a także przed uwięzieniem w nich małych zwierząt (w szczególności płazów i gadów). W przypadku braku takiej możliwości, urządzenia te wyposażyć w pochylnie lub rury umożliwiające samodzielne wydostawanie się zwierząt, w tym płazów.

11) Oświetlenie na odcinku 3 i 4, w tym w obrębie węzła Podgórz, ograniczyć do niezbędnego minimum i zrealizować z wykorzystaniem opraw kierunkowych, kierujących światło w dół i nierozpraszających światła w tył pasa drogowego, a także stosując niskoemisyjne pod względem UV źródła światła (np. lampy LED lub niskoprężne sodowe).

12) Zaprojektować i wykonać piezometry kontrolne wody na terenach stref ochronnych ujęć wody do spożycia. Ich lokalizacja winna znajdować się możliwie jak najbliżej projektowanej drogi na kierunku spływu wody gruntowej do ujęcia. Filtr piezometru winien ujmować zwierciadło wody z uwzględnieniem okresowego wahania jego poziomu. Piezometry kontrolne i pierwsze badania wody winny być wykonane przed rozpoczęciem prac budowlanych w celu ustalenia pierwotnej jej jakości.

13) W sytuacji wystąpienia kolizji, zaprojektować nowe ujęcia wody w miejsce likwidowanych i możliwie jak najdalej od projektowanej drogi.
14) Na terenach stref ochronnych ujęć wody wykonać uszczelnienie:
    a. rowów odwadniających,
    b. zbiorników wody,
    c. powierzchni terenu pomiędzy jezdnią i rowem, które powinno obejmować również powierzchnię pomiędzy jezdniami.
15) Na całym obszarze stref ochronnych zastosować bariery ochronne wzdłuż wszystkich krawędzi każdej jezdni.
16) Kanalizację deszczową zaprojektować w szczególności:
    a. na terenie MOP i OUD,
    b. dla zabezpieczenia odbiorników zewnętrznych przed dopływem ścieków nieoczyszczonych (przy obiektach mostowych),
    c. na odcinkach występowania wysokiego poziomu wód gruntowych, gdzie nie ma możliwości prawidłowego odprowadzenia ścieków rowami drogowymi,
    d. na łukach z przechyłkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego,
    e. w przypadku braku możliwości odprowadzenia wód opadowych rowami do odbiorników naturalnych;
    f. na terenach wrażliwych (strefy ochrony ujęć wód).
17) Wody deszczowe i roztopowe kierowane do zbiorników powinny być wstępnie oczyszczone i dalej odprowadzane poza strefy ochronne ujęć wody lub do kanalizacji deszczowej.

4. Przedsięwzięcie polegające na rozbudowie i budowie drogi nie spełnia warunków, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), zatem nie określam wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:
   Planowana inwestycja ma charakter lokalny i nie będzie oddziaływać na środowisko w zakresie transgranicznym, zgodnie z art. 113 – 117 uouioś.

6. Gotowość instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla w przypadku instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW – nie dotyczy.

IV. Stwierdzam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

1. W ramach kompensacji za zniszczone siedliska lęgowe ptaków wykorzystujących dziuple, zamontować łącznie 534 skrzynki lęgowe: 159 typu A dla bogatki, czarnogłówki, czubatki, mazurka, wróbla, 231 typu A1 dla sosnówki i modraszki, 69 typu B dla kowalika i szpaka, 4 typu D dla siniaka, 1 typu E dla gągoła, 9 typu P dla kopciuszka i pleszki, 60 typu „pełzacz" dla pełzacza, 1 typu „dudek" dla dudka oraz jeden kosz dla uszatki:
   a) Skrzynki lęgowe typu A:
      - wewnętrzny wymiar dna: 11 x 11 cm,
      - głębokość od wlotu do dna: 21 cm,
      - średnica otworu wlotowego: 3,3 cm,
      - długość otworu wlotowego: 6 cm (potrójna deska zabezpieczająca przed drapieżnikami),
      - grubość przedniej ścianki: 4 cm,
      - rozwieszać na drzewostanach zarówno liściastych, jak i iglastych, gdzie brakuje naturalnych dziupli, w lesie w odległościach nie mniejszych niż 30 m pomiędzy skrzynkami tego samego typu. Można zawieszać je w parkach i ogrodach przydomowych. Zalecane jest wieszanie skrzynek w rozproszeniu oraz równomiernie. Skrzynki powinny być wieszane co najmniej 4 m nad ziemią.
   b) Skrzynki lęgowe typu A1:
      - wewnętrzny wymiar dna: 11 x 11 cm,
      - głębokość od wlotu do dna: 21 cm,
      - średnica otworu wlotowego: 2,8 cm,
      - długość otworu wlotowego: 6 cm (potrójna deska zabezpieczająca przed

drapieżnikami),

- grubość przedniej ścianki: 4 cm,
- rozwieszać w drzewostanach, zarówno liściastych, jak i iglastych. Można zawieszać je w parkach i ogrodach przydomowych. Można je wieszać na przemian w proporcjach 1 (A1) do 5 (A). Skrzynki powinny być wieszane co najmniej 4 m nad ziemią.

c) Skrzynki lęgowe typu B:

- wewnętrzny wymiar dna: 14 x 14 cm,
- głębokość od wlotu do dna: 26 cm,
- średnica otworu wlotowego: 4,7 cm,
- długość otworu wlotowego: 6 cm (potrójna deska zabezpieczająca przed drapieżnikami),
- grubość przedniej ścianki: 4 cm,
- rozwieszać na drzewach, budynkach lub słupach na wysokości 3 - 5 m w pobliżu rozległych terenów otwartych - łąk, pól, trawników.

d) Skrzynki lęgowe typu E:

- wewnętrzny wymiar dna: 25 x 25 cm,
- głębokość od wlotu do dna: 50 cm,
- średnica otworu wlotowego: 15 cm,
- długość otworu wlotowego: 6 cm (potrójna deska zabezpieczająca przed drapieżnikami),
- grubość przedniej ścianki: 4 cm,
- na przedniej ściance, od środka poniżej wlotu zamontować siatkę metalową lub drewnianą drabinkę, w celu ułatwienia pisklętom opuszczenia skrzynki,
- dla gągoła budki rozwiesić w pobliżu zbiorników lub cieków wodnych. Wysokość wieszania od 3 m (w miejscach niedostępnych dla drapieżników) do 8 m,
- na dno nasypać kilkucentymetrową warstwę ściółki. Mogą nią być: trociny, kora, próchno itp.

e) Skrzynki lęgowe typu D:

- wewnętrzny wymiar dna: 17 x 17 cm,
- głębokość od wlotu do dna: 27 cm,
- średnica otworu wlotowego: 8,5 cm,

- długość otworu wlotowego: 4 cm,
- grubość przedniej ścianki: 4 cm,
- rozwieszać w drzewostanach zarówno liściastych, jak i iglastych, gdzie brakuje naturalnych dziupli. Skrzynki powinny być wieszane co najmniej 4 m nad ziemią.

f) Skrzynki lęgowe typu „dudek”:
- wewnętrzny wymiar dna: 16 x 16 cm,
- głębokość od wlotu do dna: 31 cm,
- średnica otworu wlotowego: 5,5 cm,
- długość otworu wlotowego: 6 cm (potrójna deska zabezpieczająca przed drapieżnikami),
- grubość przedniej ścianki: 4 cm,
- rozwieszać nisko, na wysokości ok. 1,5 m w celu ograniczenia konkurencji ze strony szpaków i wróbli lub powyżej 4 – 5 m. W obu przypadkach skrzynki wieszać w miejscach ustronnych, blisko skraju terenów otwartych ale tak, aby były osłonięte krzewami. Na dno nasypać kilkucentymetrową warstwę trocin lub próchna.

g) Skrzynki lęgowe typu „pełzacz”:
- wysokość: 40 cm,
- szerokość: 19 cm,
- długość: 18 cm,
- wymiary otworu wlotowego: 6x2,7 cm,
- rozwieszać w drzewostanach, zarówno liściastych, jak i iglastych. Można zawieszać je w parkach i ogrodach przydomowych. Skrzynki powinny być wieszane co najmniej 4 m nad ziemią.

h) Skrzynki lęgowe typu P:
- wewnętrzny wymiar dna: 12 x 12 cm,
- wysokość tylnej ścianki: 16 cm,
- wysokość przedniej ścianki: 5 cm,
- szczelina między przednią ścianką a daszkiem: 3,5 cm,
- daszek: 20 x 20 cm,
- rozwieszać w drzewostanach, zarówno liściastych, jak i iglastych. Można zawieszać je w parkach i ogrodach przydomowych. Skrzynki powinny być

wieszane co najmniej 4 m nad ziemią.

i) Kosz dla uszatki:
   - średnica: 35 cm,
   - wysokość 15 cm,
   - kosz wykonany z wikliny,
   - kosz wypełnić materiałem naturalnym w terenie przed jego zamontowaniem, głównie gałęziami, liśćmi, trawą, korą, igliwiem,
   - zawiesić w obrębie lasów iglastych, w sąsiedztwie terenów otwartych, w górnej części korony drzewa, blisko pnia głównego.

Skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
- skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
- skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2 - 4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków,
- skrzynki lęgowe wieszane na drzewach powinny posiadać listwy tylne o grubości 2,5 cm z nawierconymi otworami pod gwoździe.

Skrzynki lęgowe dla ww. gatunków ptaków oraz kosz dla uszatki powinny być wieszane w rejonie do 10 km od inwestycji, w odległościach co najmniej 100 m między budkami tego samego typu (nie dotyczy skrzynek typu A, A1, B). Zastosowanie ich na terenie Lasów Państwowych powinno mieć miejsce w oddziałach leśnych, gdzie w okresie 10-letniej żywotności siedlisk zastępczych nie będą dokonywane rębnie, mogące wpłynąć na ich skuteczność. Wybór dokładnej lokalizacji skrzynek ustalić z właściwym miejscowo nadleśnictwem oraz przeprowadzić pod nadzorem specjalisty przyrodnika - ornitologa.

Skrzynki lęgowe oraz kosz dla uszatki zamontować poza okresem lęgowym ptaków przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, w ciągu 1 roku od dnia uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Nie rzadziej niż co dwa lata czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków w okresie pomiędzy 16 października a 28 lutego.

W miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe skrzynki

lub kosze lęgowe.

2. W ramach kompensacji za utracone siedliska gatunków nietoperzy, zapewnić wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek dla nietoperzy. W rejonie niezajętym pod inwestycję i w miejscu umożliwiającym bezpieczne wykorzystanie skrzynki przez nietoperze, zamieścić co najmniej 3 skrzynki dla nietoperzy, których sposób wykonania i charakter powinien uwzględniać znaczenie niszczonego siedliska. Szczegółowy sposób wykonania oraz lokalizację skrzynek, uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem - chiropterologiem, a w razie potrzeby ilość skrzynek należy odpowiednio zwiększyć, uwzględniając faktyczną wielkość populacji nietoperzy zasiedlającej niszczony obiekt.

3. Z uwagi na zniszczenie siedlisk (w tym zbiorników, będących miejscami rozrodu płazów) w km 8+550, 31+890 (odcinek 2, wariant 6 czerwony), zapewnić wykonanie siedlisk zastępczych w postaci trwałych sztucznych zbiorników wodnych. W odniesieniu do każdego ze zniszczonych zbiorników, utworzyć siedlisko zastępcze w postaci pary zbiorników położonych w liniach rozgraniczających drogi, poza liniami technicznej infrastruktury drogi i na zewnątrz od linii wygrodzeń stałych. Szczegółową lokalizację zbiorników ustalić ze specjalistą przyrodnikiem - herpetologiem, uwzględniając lokalizację niszczonych siedlisk oraz uwarunkowania lokalne. Każdy z utworzonych zbiorników będzie miał powierzchnię nie mniejszą niż siedlisko (zbiornik), podlegający likwidacji (dla którego kompensację stanowi dane siedlisko zastępcze), tj. min. 243 m^2 dla każdego ze zbiorników stanowiących siedlisko zastępcze w ok. km 8+500 oraz min. 120 m^2 dla każdego ze zbiorników stanowiących siedlisko zastępcze w ok. km 31+890. Pochylenie skarp/dna od strony dostępnego dla płazów terenu wyniesie 1:5. Szerokość korzystnej dla płazów płycizny (do 30 cm głębokości) wynosić będzie około 1,5 m. Głębokość zbiornika będzie zmienna i osiągnie w najgłębszym miejscu 1,5 m. Skarpy od strony drogi będą miały pochylenie 1:1,5, a teren będzie dodatkowo wygrodzony z zastosowaniem wygrodzenia herpetologicznego. Wykonane zbiorniki zostaną wstępnie napełnione wodą i zaszczepione mikroorganizmami z właściwego siedliska zastępczego.

Szczepienie odbędzie się poprzez przeniesienie 20 do 40 litrów żywego namułu. Zbiorniki zostaną pozostawione do naturalnej sukcesji roślin.

4. Z uwagi na obecność wyznaczonych stref ochrony miejsc gniazdowania bielika w przebiegu i w zasięgu oddziaływania inwestycji, w oparciu o informacje dotyczące faktycznego zasiedlenia stref z okresu co najmniej ostatnich 3 lat (względem terminu faktycznego rozpoczęcia realizacji przedsięwzięcia), przyjąć następujące rozwiązania:
   a) ewentualne naruszenie strefy ochrony okresowej dostosować do okresu lęgowego gatunku, który w przypadku bielika trwa od 1 stycznia do 31 lipca,
   b) w sytuacji koniecznego naruszenia zasiedlonej (co najmniej w jednym z sezonów w okresie ostatnich 3 lat) strefy ochrony, z uwagi na istotne ryzyko porzucenia gniazda, przed ww. naruszeniem wyznaczonej strefy ochrony gatunku, zapewnić wykonanie kompensacji poprzez montaż na terenie leśnym (w miejscu uzgodnionym z właściwym miejscowo nadleśnictwem, Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz specjalistą przyrodnikiem - ornitologiem) platformy lęgowej dla gatunku.

   Szczegółowy sposób i zakres przyjętych rozwiązań musi uwzględniać informacje dotyczące faktycznego zasiedlenia (np. w oparciu o dane pochodzące z właściwych miejscowo nadleśnictw) i znaczenia wyznaczonych stref dla zachowania populacji gatunku.

   Po wykonaniu działań kompensacyjnych i przed rozpoczęciem prac budowlanych, przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy sprawozdanie z przeprowadzonych działań kompensacyjnych.

V. Nakładam obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, czy też monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
   1. Zapewnić nadzór przyrodniczy w czasie realizacji inwestycji, do zadań którego należeć będzie w szczególności:

a. ustalanie lokalizacji zaplecza budowy w taki sposób, aby nie powodować naruszenia cennych siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków chronionych, korytarzy migracji oraz stref ochrony miejsc gniazdowania ptaków,
b. kontrola sposobu wykonania i lokalizacji wygrodzeń tymczasowych oraz wygrodzeń zabezpieczających,
c. kontrola terenu (przed rozpoczęciem prac) pod kątem obecności siedlisk i osobników gatunków, w tym płazów (wraz z ewentualnym przemieszczaniem osobników poza teren planowanych robót) oraz zwierząt migrujących, w tym w odniesieniu do niszczonych siedlisk gatunków chronionych,
d. nadzór nad odhumusowaniem, wycinką oraz rozbiórką budynków,
e. uzgodnienie w zakresie zagospodarowania obiektów pełniących funkcje przejść dla zwierząt i nadzór nad ww. zagospodarowaniem przejść,
f. uzgodnienie i nadzór w zakresie sposobu oraz prawidłowości realizacji siedlisk zastępczych (w tym dla płazów, ptaków oraz nietoperzy),
g. ewentualne określanie potrzeby podjęcia dodatkowych działań zabezpieczających i/lub minimalizujących w zależności od stwierdzonych uwarunkowań lokalnych,
h. nadzór nad realizacją obiektu w km 12+500 (odc. 2, wariant 6 czerwony), zlokalizowanego w rejonie użytku ekologicznego w celu zapewnienia utrzymania funkcji i integralności ww. użytku ekologicznego.

2. Zapewnić wykonanie monitoringu porealizacyjnego, po zakończeniu wszystkich prac, w drugim, czwartym oraz piątym roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji w zakresie skuteczności przyjętych rozwiązań, w tym działań kompensujących w następującym zakresie:
   a. zasiedlenia skrzynek (siedlisk zastępczych) dla nietoperzy, który prowadzić o bezpośrednią kontrolę skrzynek w okresie od początku maja do końca sierpnia oraz w oparciu o badania z wykorzystaniem detektora ultradźwiękowego,
   b. zasiedlenia skrzynek dla ptaków (monitoring przeprowadzić tylko w drugim roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji),
   c. bielika w okresie lotów godowych oraz przygotowania gniazda w okresie styczeń - luty, w szczególności w odniesieniu do stref ochrony wyznaczonych w zasięgu oddziaływania inwestycji, celem zweryfikowania czy stare gniazdo lub jego nowy odpowiednik w istniejącej strefie jest nadal przydatne dla pary ptaków. Po potwierdzeniu zachowań lęgowych związanych z monitorowaną strefą

przerwać obserwacje bezpośrednie. W późniejszej części okresu lęgowego obserwacje prowadzić spoza granic stref ochronnych, celem określenia występowania ptaków noszących pokarm do gniazda oraz obecności młodych osobników,

d. zasiedlenia zbiorników zastępczych przez płazy oraz stanu ww. zbiorników, który prowadzić w okresie aktywności i rozrodu płazów,
e. wykorzystania zrealizowanych przejść dla zwierząt oraz skuteczności urządzeń zapobiegających wtargnięciu zwierząt na drogę, z uwzględnieniem:
   - identyfikacji gatunków i określenia liczby osobników przechodzących przez obiekt poprzez rejestrację tropów na: specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem, transektach na śniegu na całej powierzchni przejścia, na śniegu lub piasku na transektach w otoczeniu przejścia (z wyjątkiem wiaduktu w km ok. 9+632,54),
   - rejestrację przechodzących zwierząt przy użyciu aparatów fotograficznych i kamer wideo wykorzystujących podczerwień, uruchamianych przy pomocy czujników ruchu i przy użyciu elektronicznych liczników zdarzeń,
   - identyfikacji uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach, wyszukiwanie i identyfikacja odchodów, wydeptanych ścieżek itp. w celu potwierdzenia obecności zwierząt i określenia gatunku,
   - pozyskania informacji od lokalnej administracji leśnej, myśliwych, naukowców.

   Szczegółowy sposób i zakres monitoringu dostosować do uwarunkowań lokalnych, w tym docelowej grupy zwierząt, dla której wykonane zostało przejście, a także aktualnych dobrych praktyk w przedmiotowym zakresie w ustaleniu ze specjalistą przyrodnikiem,
f. śmiertelności zwierząt na całym przebiegu inwestycji wraz z uwzględnieniem śmiertelności na drodze krajowej nr 10 oraz linii kolejowej nr 18 na odcinku od granic ewid. miasta Bydgoszcz do węzła Czerniewice planowanej trasy S-10.

VI. Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VII. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia należy przeprowadzić ocenę oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności uwzględniającą:

1. ochronę klimatu akustycznego,
2. sposobów odwodnień,
3. sposobów przejść przez cieki,

wraz z infrastrukturą towarzyszącą związaną z ww. elementami.

VIII. Nakładam obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych symbolem: R00.05, R00.07, R00.10, R00.18, R00.33, R001, R004, R026, R031, R064, R067, R071, R075, R095 (zgodnie z analizą akustyczną zawartą w uzupełnieniu raportu z dnia 20 listopada 2019 r.). Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej drogi, uszczegółowienia przebiegu granic terenów chronionych oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Marszałkowi Województwa Kujawsko - Pomorskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 28 grudnia 2016 r., uzupełnionym w dniu 19 stycznia 2017 r., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, który reprezentuje Pełnomocnik – Pan Czesław Połedniok, wystąpiła do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń", realizowanego, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku. Równocześnie, w trybie art. 69 uouioś, Pełnomocnik Inwestora wystąpił z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przedkładając kartę informacyjną.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 1 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Omawiane zadanie zostało zakwalifikowane zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, do § 2 ust. 1 pkt 31: „autostrady i drogi ekspresowe".

Ponadto kwalifikuje się do:

a) § 3 ust. 1 pkt 7 - stacje elektroenergetyczne lub napowietrzne linie elektroenergetyczne, o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6;
b) § 3 ust. 1 pkt 33 - instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 21 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie stanowią przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;
c) § 3 ust. 1 pkt 68 - rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową;

d) § 3 ust. 1 pkt 79 - sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową, sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym oraz przyłączy do budynków.

W dniu 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie 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.), zgodnie z którym do spraw z zakresu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, kwalifikacja przedmiotowego przedsięwzięcia jako mogącego znacząco oddziaływać na środowisko nie uległa zmianie.

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

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Dane o wniosku oraz kopia karty informacyjnej, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 2186/2016).

Po weryfikacji wniosku i jego uzupełnienia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 24 stycznia 2017 r. wszczął postępowanie administracyjne.

Równocześnie, stosownie do art. 70 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 uouioś, tut. Organ wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z prośbą o opinię w sprawie ustalenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko (pismo znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.4).

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

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. Organu, znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.2, zamieszczono zatem na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, Urzędu Miasta Torunia, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W dniu 27 lutego 2017 r., pismem znak: NNZ.9022.1.69.2017, Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, opinią z dnia 23 lutego 2017 r., znak: NNZ.9022.1.69.2017, ustalił zakres raportu zgodny z art. 66 uouioś, ze szczególnym uwzględnieniem:

1. Opisu planowanego przedsięwzięcia, w oparciu o wiedzę naukową o wykorzystaniu zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi, ryzyko powstania poważnych awarii lub katastrof budowlanych, w tym ryzyko związane ze zmianą klimatu.
2. Opisu elementów przyrodniczych środowiska, objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym na wody gruntowe oraz na życie i zdrowie ludzi.
3. Sporządzenia opisu proponowanych wariantów, w tym wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego i racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, w tym wody gruntowe ujmowane do zaopatrywania w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi wraz z uzasadnieniem.
4. Zestawienia przewidywanych działań mających na celu zapobieganie, ograniczenie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w tym warunki życia i zdrowie ludzi.
5. Wskazanie napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, ze szczególnym uwzględnieniem zdrowia ludzi.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia i uzyskaną opinią, w dniu 16 marca 2017 r., wydał postanowienie znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.4, ustalające zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, o czym zawiadomił strony poprzez obwieszczenie znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.5.

Zamieszczono je na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy,

Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, Urzędu Miasta Torunia, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Ponadto, dane o postanowieniu ustalającym zakres raportu oraz jego treść, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 142/2017).

W chwili, gdy przedmiotowe postanowienie stało się ostateczne, tj. w dniu 13 kwietnia 2017 r., zgodnie z art. 63 ust. 5 uouioś, postanowieniem znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.7, z dnia 25 maja 2017 r., tut. Organ zawiesił postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Obwieszczenie o wydanym postanowieniu znak: WOO.4200.1.2016.KŚ.8, z tego samego dnia, zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, Urzędu Miasta Torunia, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Pełnomocnik Inwestora, na żądanie którego wszczęto postępowanie, w dniu 31 stycznia 2019 r., wraz z pismem znak: L.dz. Mosty 2019/01/01881, przedłożył cztery egzemplarze raportu o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami, które dodatkowo uzupełniono w dniu 8 lutego 2019 r., wraz z pismem znak: L.dz. Mosty 2019/02/00413.

Dane o raporcie oraz jego treść, zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (karta nr 142/2019).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, po weryfikacji przedłożonej dokumentacji, w dniu 12 lutego 2019 r., postanowieniem znak: WOO.4200.1.2016.ADS.11, podjął zawieszone postępowanie, a także pismami znaki kolejno: WOO.4200.1.2016.ADS.12 i WOO.4200.1.2016.ADS.13, zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Gdańsku, z prośbą o zaopiniowanie raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz określenie uwarunkowań realizacji zamierzenia, stosownie do art. 77 ust. 1 pkt 2 i 77 ust. 1 pkt 4 uouioś.

Strony postępowania zostały zawiadomione o dokonanych czynnościach administracyjnych, poprzez obwieszczenie znak: WOO.4200.1.2016.ADS.14, z tego samego dnia, które zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, Urzędu Miasta Torunia, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 uouioś, w drodze obwieszczenia znak: WOO.4200.1.2016.ADS.16, z dnia 12 lutego 2019 r., poinformował o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa, w dniach 18 lutego do 20 marca 2019 r., które zamieszczono na tablicy ogłoszeń:

a) Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniach od 13 lutego do 20 marca 2019 r. (również na stronie internetowej, w biuletynie informacji publicznej),
b) Urzędu Miasta Bydgoszczy, w dniach od 18 lutego do 20 marca 2019 r.,
c) Urzędu Gminy Białe Błota, w dniach od 18 lutego do 25 marca 2019 r.,
d) Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, w dniach od 18 lutego do 20 marca 2019 r.,
e) Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, w dniach od 18 lutego do 21 marca 2019 r.,
f) Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, w dniach od 13 lutego do 21 marca 2019 r.,
g) Urzędu Miasta Torunia, w dniach od 18 lutego do 20 marca 2019 r.

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

W dniu 11 marca 2019 r., do tut. Organu wpłynęło pismo Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy (z dnia 7 marca 2019 r., znak: NNZ.9022.1.72.2019), wzywające do uzupełnienia raportu o analizę zagrożeń przebiegu projektowanej trasy dla istniejących ujęć wody, z propozycją zmiany jej przebiegu i środków eliminujących lub minimalizujących zagrożenia dla jakości ujmowanej wody. Organ wskazał dodatkowo, że przy analizie tej należy brać pod uwagę również natężenie ruchu, szczególnie samochodów ciężkich przewożących różnego rodzaju ładunki, w tym niebezpieczne.

W dniu 2 kwietnia 2019 r., do tut. Organu wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody

Polskie (z dnia 25 marca 2019 r., znak: GD.RZŚ.435.200.2019.MBC.1), wzywające do uzupełnienia raportu, w zakresie gospodarki odpadami oraz oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne.

Po weryfikacji dokumentacji oraz zagadnień podniesionych przez ww. Organy, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, nie jest wystarczający do ustalenia środowiskowych uwarunkowań, dlatego pismem z dnia 10 kwietnia 2019 r., znak: WOO.4200.1.2016.ADS.21, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w raporcie, w zakresie kwalifikacji zamierzenia, gospodarki odpadami, ochrony klimatu akustycznego i powietrza, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, a także ochrony przyrody. Ponadto, Organ prowadzący postępowanie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia zagadnień wynikających z pisma Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z dnia 7 marca 2019 r., znak: NNZ.9022.7.72.2019 (wpływ: 11 marca 2019 r.), a także Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z dnia 25 marca 2019 r., znak: GD.RZŚ.435.200.2019.MBC.1 (wpływ 2 kwietnia 2019 r.), przekazując równocześnie kopie pism tych organów.

Uzupełnienie informacji zawartych w raporcie, przedłożone częściowo w dniu 20 maja 2019 r., pismem z dnia 17 maja 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2019/05/00834, a częściowo w dniu 23 maja 2019 r., pismem z dnia 22 maja 2019 r., znak: L.dz. Mosty 2019/05/01172, nie precyzowało dokładnie wariantu preferowanego, wybranego przez Inwestora do realizacji, a także nie było wystarczające pod względem gospodarki odpadami, ochrony klimatu akustycznego i powietrza, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne oraz ochrony przyrody, zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ponownie w dniu 28 czerwca 2019 r., pismem znak: WOO.4200.1.2016.ADS.27, wezwał Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tut. Organu w dniu 25 listopada 2019 r., pismem znak: L. dz. Mosty 2019/11/00984, z dnia 20 listopada 2019 r.

W toku postępowania administracyjnego Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, pismem z dnia 7 sierpnia 2019 r., znak: NNZ.9022.1.72.2019, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, zgłaszając następujące warunki:

1. Zaprojektować i wykonać piezometry kontrolne wody na terenach stref ochronnych ujęć wody do spożycia. Ich lokalizacja winna znajdować się możliwie jak najbliżej projektowanej trasy na kierunku spływu wody gruntowej do ujęcia. Filtr piezometru winien ujmować zwierciadło wody z uwzględnieniem okresowego wahania jego poziomu.
2. Zaprojektować nowe ujęcia wody w miejsce likwidowanych i możliwie jak najdalej od projektowanej drogi.
3. Na terenach stref ochronnych ujęć wody wykonać:
    a. uszczelnienie rowów odwadniających,
    b. uszczelnienie zbiorników wody,
    c. uszczelnienie powierzchni terenu pomiędzy jezdnią i rowem, które powinno obejmować również powierzchnię pomiędzy jezdniami.
4. Na całym obszarze stref ochronnych zastosować bariery energochłonne wzdłuż wszystkich krawędzi każdej jezdni.
5. Wody deszczowe i roztopowe kierowane do zbiorników winny być wstępnie oczyszczone i dalej odprowadzane poza strefy ochronne ujęć wody, a najkorzystniej do kanalizacji deszczowej.
6. Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować zbiorników retencyjnych.
7. Zalecane jest ograniczenie prędkości pojazdów ciężarowych na odcinkach drogi przebiegającej przez strefy ochronne ujęć wody.
8. Odpowiednio oznakować trasę znakami drogowymi informującymi o ujęciu wody.
9. Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować:
    a. miejsc obsługi podróżnych,
    b. baz sprzętowych i socjalnych,
    c. obwodów utrzymania drogi,
    d. miejsc składowania materiałów do budowy drogi, mogących stanowić zagrożenie dla gruntu i wody gruntowej,
    e. przejść dla zwierząt,
    f. składowisk odpadów powstających przy pracach budowlanych.
10. W sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prace budowlane prowadzić w porze dziennej (tj. w godzinach 6.00 – 22.00).

11. Ścieki z baz technicznych, socjalnych, obwodów utrzymania drogi winny być odprowadzane do kanalizacji gminnej lub szczelnych zbiorników okresowo opróżnianych.
12. Miejsca składowania paliw i innych materiałów płynnych niebezpiecznych dla środowiska winny być uszczelnione i odpowiednio odwodnione.
13. Wszystkie zakazy i obostrzenia związane z budową drogi winny obowiązywać również na terenach przewidzianych pod powiększenie stref ochronnych ujęć wody.
14. Piezometry kontrolne i pierwsze badania wody winny być wykonane przed rozpoczęciem prac budowlanych w celu ustalenia pierwotnej jej jakości.
15. Zastosować ekrany akustyczne w miejscach wskazanych w raporcie oraz przewidzieć rezerwę terenu pod te ekrany, które byłyby wykonane po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej.
16. System odwodnienia drogi winien uwzględniać zabezpieczenie środowiska w przypadku wystąpienia skażeń nadzwyczajnych, w przypadku awarii lub katastrofy w ruchu drogowym. Dotyczy to szczególnie ujęć wody.
17. Wykonać analizę porealizacyjną po roku od eksploatacji drogi i wprowadzić zalecenia w niej zawarte.

W wyniku analizy ww. warunków i ich uzasadnienia, tut. Organ uznał potrzebę uszczegółowienia części z nich, z uwagi na:

a) Warunek: „Zaprojektować nowe ujęcia wody w miejsce likwidowanych i możliwie jak najdalej od projektowanej drogi", zastąpiono warunkiem: „W sytuacji wystąpienia kolizji, zaprojektować nowe ujęcia wody w miejsce likwidowanych i możliwie jak najdalej od projektowanej drogi". Wariant 6 czerwony preferowany, przechodzi co prawda przez strefę ujęcia Rudy i Małą Nieszawka, ale nie koliduje z ujęciami wód, tj. studniami tych ujęć. Wyłącznie w wariancie 3 żółtym (nie przewidzianym do realizacji), przebieg trasy koliduje z dwiema studniami ujęcia Przyłubie.
b) Warunek: „Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować zbiorników retencyjnych", zastąpiono warunkiem: „Na terenach stref ochronnych ujęć wody, w miarę możliwości nie lokalizować zbiorników retencyjnych. Dopuszcza się stosowanie zbiorników szczelnych, do których wody opadowe oraz roztopowe będą doprowadzane kanalizacją deszczową i szczelnymi rowami, a po oczyszczeniu w zbiornikach wyprowadzone poza strefę". zbiorniki zlokalizowane na terenach stref będą zbiornikami szczelnymi do których wody opadowe i roztopowe z inwestycji będą doprowadzane

kanalizacją deszczową i szczelnymi rowami. Po oczyszczeniu w zbiornikach wody opadowe i roztopowe będą w sposób szczelny również wyprowadzone poza strefę.

c) Warunek: „Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować (…): przejść dla zwierząt", zastąpiono warunkiem: „Na terenach stref ochronnych ujęć wody nie lokalizować (…): przejść dla zwierząt, za wyjątkiem przejścia górnego w km 38+426,43".

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w wezwaniu do uzupełnienia raportu z dnia 10 kwietnia 2019 r., znak: WOO.4200.1.2016.ADS.21 (pkt. IV.6), wniósł o przedstawienie szczegółowych informacji, które „duże obiekty inżynierskie" będą realizowane na terenie strefy ochronnej ujęcia, do jakiej głębokości przewiduje się wykonywanie wykopów, a także przeprowadzenie analizy wariantowej wykluczającej budowę obiektów wpływających na strefę aeracji na terenie ujęcia wody „Mała Nieszawka", w związku z obowiązującym na terenie tego ujęcia zakazem wykonywania wykopów prowadzących do ograniczenia miąższości strefy aeracji poniżej 6 m. Pełnomocnik Inwestora, w odpowiedzi na powyższe zapytanie wskazał, że w granicach strefy inwestycja prowadzona będzie w poziomie istniejącego terenu lub w niewielkim nasypie. Tylko fundamenty przejścia mogą wymagać głębszego posadowienia. Po jego wykonaniu poziom terenu, wód gruntowych i strefy aeracji powróci do stanu poprzedniego. Nie powstaną trwałe wykopy prowadzące do ograniczenia miąższości strefy aeracji. Należy również podkreślić, iż budowa drogi ekspresowej S-10 w obszarze tego ujęcia polega na dobudowie drugiej jezdni do istniejącej. Poprowadzenie na tym odcinku drogi ekspresowej w innej lokalizacji jest nieuzasadnione, gdyż kolizja istniejącej jezdni drogi S-10 z ujęciem nie zostanie zlikwidowana (droga pozostanie). Analizowano również możliwość zmiany lokalizacji ww. przejścia poza ustanowioną strefę ochrony pośredniej, ale wówczas nastąpiłoby przerwanie znajdującego się na danym terenie korytarza migracji, co z kolei wypłynęłoby na ryzyko wtargnięć zwierząt na jezdnię, a tym samy stworzyło realne zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. W związku z powyższym dopuszczono możliwość realizacji przejścia górnego w km 38+426,43 drogi ekspresowej S-10, tym niemniej na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy ponownie rozważyć modyfikację lokalizacji tego przejścia, względem bieżących uwarunkowań środowiskowych.

Odstąpiono od nałożenia na Inwestora warunku o następującej treści: „Wszystkie zakazy i obostrzenia związane z budową drogi winny obowiązywać również na terenach przewidzianych pod powiększenie stref ochronnych ujęć wody". Dla planowanych stref nie wydano rozporządzeń je ustanawiających, zatem brak jest podstaw prawnych do stosowania ww. zakazów. Ponadto brak decyzji ustanawiających strefy uniemożliwia określenie obszaru stref, a tym samym prawidłowego spełnienia obowiązku, czy nawet przygotowania się do niego.

W toku postępowania administracyjnego Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 7 sierpnia 2019 r., znak: NNZ.9022.1.72.2019, zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod względem wymagań higienicznych i zdrowotnych, zgłaszając następujące warunki:

1. Zaplecza budowy zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 metrów od cieków, zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych.
2. Zaplecza budowy wyposażyć w przenośne urządzenia sanitarne, ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
3. Bazy materiałowo – sprzętowe i zaplecza budowy wyposażyć w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych i syntetycznych.
4. Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie wyposażyć w urządzenia podczyszczające, np. osadnik przed zrzutem do odbiornika.
5. Stosować sprawny sprzęt budowlany, w celu zmniejszenia ryzyka niekontrolowanego przedostania się do wód i do gruntu paliw, smarów i olejów.
6. W trakcie prowadzenia robót w obrębie cieku, zapewnić przepływ wody w rzece.
7. W rejonach przekroczenia przez drogę cieków wodnych, prace budowlane, utrzymaniowe oraz roboty zmieniające ukształtowanie brzegu rzek, ograniczyć do niezbędnego minimum.
8. Zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz chronić otwarte wykopy w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem.
9. Po zakończeniu prac utrwalić skarpy pasa drogowego poprzez zadarnienie, humusowanie i hydroobsiew.

10. Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat planowanego przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie określić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W szczególności dotyczy to:
    a. zgodności planowanych rozwiązań z obowiązującymi zapisami w strefach ochronnych ujęć wód,
    b. sposobów odwodnień,
    c. sposobów przejść przez cieki,

    wraz z infrastrukturą towarzyszącą, związaną z ww. elementami.

Odstąpiono od nałożenia na Inwestora warunku analizy w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko zgodności planowanych rozwiązań z obowiązującymi zapisami w strefach ochronnych ujęć wód, ponieważ był to element rozważań obecnej procedury.

Ponieważ zagadnienia zawarte w uzupełnieniu do raportu nie wnosiły nowych okoliczności w sprawie, a stanowiły jedynie uszczegółowienie przedstawianych już informacji, nie stwierdzono przesłanek do ponownego wystąpienia z wnioskiem o uzgodnienie uwarunkowań do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w dniu 10 stycznia 2020 r., zawiadomił strony o zakończeniu zbierania materiałów i dowodów oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, a także wypowiedzenia się co do ich treści, w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie znak: WOO.4200.1.2016.ADS.42, zamieszczono w biuletynie informacji publicznej, na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń: Urzędu Miasta Bydgoszczy, Urzędu Gminy Białe Błota, Urzędu Miasta i Gminy w Solcu Kujawskim, Urzędu Gminy Nowa Wieś Wielka, Urzędu Gminy Wielka Nieszawka, Urzędu Miasta Torunia, tj. w miejscach realizacji inwestycji.

W trakcie całego postępowania wpłynęły następujące uwagi i wnioski od stron postępowania:

I. Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, pismem z dnia 5 kwietnia 2019 r., znak: TT.400.2019.636.z.BK (wpływ: 19 kwietnia 2019 r.), wniosły uwagi do raportu o oddziaływaniu na środowisko, w następującym zakresie:

1) Uwzględnienia aspektu zanieczyszczeń pochodzących z utrzymania zimowego dróg oraz spłukiwanych nawierzchni, czy niesionych z wodami opadowymi i roztopowymi. Znaczenie takich zanieczyszczeń potwierdza istniejący monitoring (piezometry), znajdujący się przy Południowej Obwodnicy Torunia, sygnalizujący wzrost poziomu chlorków i siarczanów.

Dla Południowej Obwodnicy Torunia, już w 2005 r. wykonana została dokumentacja projektowa monitoringu wód podziemnych, również dla stanu zerowego. Monitoring prowadzony jest okresowo do dnia dzisiejszego. Biorąc pod uwagę otrzymywane dane, jeszcze przed budową obwodnicy, występowały rozbieżności w zakresie chlorków, co wskazywało na występowanie wcześniejszego źródła zanieczyszczeń wód podziemnych. Należy zaznaczyć, że piezometr P-4 usytuowany jest przy istniejącej linii kolejowej. Ponadto, strefa ochrony ujęcia wód znajduje się częściowo w granicach czynnego poligonu artyleryjskiego.

Niezależnie jednak od rzeczywistej przyczyny zanieczyszczenia wód podziemnych, zakładając że są to zanieczyszczenia pochodzące z Południowej Obwodnicy Torunia, tym bardziej wskazana jest jej rozbudowa, bowiem w ramach istniejącej już koncepcji system odwodnienia rozbudowanego odcinka drogi zostanie przebudowany i doprowadzony (w granicach stref ochrony ujęć wód) do całkowitej szczelności. Cały odcinek zostanie skanalizowany, a ujęte wody opadowe i roztopowe zostaną odprowadzone poza strefę ochrony. W granicach strefy ochrony nie będzie chłonnych lub infiltracyjnych urządzeń odwodnienia drogi.

2) Uzupełnienia tab. 163 – 170 raportu, o komentarz dotyczący przyjętych współczynników oczyszczania, a także uzasadnienie w rozdziale 10.4, przyjętych wartości współczynników oczyszczania dla poszczególnych urządzeń.

W tabelach określono minimalne współczynniki podczyszczania z zawiesiny, wymagane dla urządzeń montowanych przy danym odcinku drogi (uwzględniając

parametry techniczne odcinka drogowego i prognozowane dla niego natężenie ruchu).

Obliczona, wymagana skuteczność podczyszczania z zawiesin wynosi 60%.

W opisie metodyki wykazano, że wymaganą skuteczność można uzyskać wykorzystując typowe rozwiązania drogowe:

- powierzchnie infiltracyjno – trawiaste mają skuteczność 40 – 60%,
- rowy infiltracyjno – trawiaste min. 60%,
- zbiorniki infiltracyjno – trawiaste min. 60%,
- studnia chłonna przepływowa min. 80%,
- studnia osadnikowa min. 60%,
- osadniki min. 60%.

Wyniki obliczeń emisji zanieczyszczeń do wód nie wskazują na przekraczanie dopuszczalnych stężeń węglowodorów ropopochodnych.

W granicach strefy ochrony nie będzie chłonnych lub infiltracyjnych urządzeń odwodnienia drogi, ponieważ odcinek zostanie skanalizowany. Takie działania zminimalizują ryzyko migracji zanieczyszczeń pochodzących z drogi ekspresowej.

3) Kwestionowania stwierdzenia zawartego w raporcie, dotyczącego potencjalnego zagrożenia dla pozbawionej izolacji wodonośnego poziomu czwartorzędowego.

Zapis mówiący o tym, że inwestycja może stanowić zagrożenie dla pozbawionego izolacji poziomu czwartorzędowego dotyczy sytuacji potencjalnej, przy braku właściwych rozwiązań technicznych w zakresie gospodarki wodno - ściekowej.

Zaprojektowany sposób odprowadzania wód deszczowych dla projektowanej drogi ekspresowej S-10 zapewni bezpieczeństwo wodom podziemnym, a tym samym Głównym Zbiornikom Wód Podziemnych (GZWP).

Do przewidywanych rozwiązań, które będą służyły bezpieczeństwu GZWP zaliczamy:

1. realizację kanalizacji deszczowej na terenach wrażliwych (strefach ochronnych ujęć wód),
2. uszczelnienie części rowów drogowych. Zakres działań zabezpieczających powinien być dwojaki:

a) na obszarach wysokiego zagrożenia lub podwyższonego zagrożenia – pełne uszczelnienie zarówno rowów, jak i zbiorników retencyjnych;
b) na obszarach średniego zagrożenia – uszczelnienie jedynie urządzeń służących do magazynowania wód opadowych i roztopowych (zbiorników retencyjnych);
c) w pozostałych przypadkach rowy i zbiorniki infiltracyjne.

Droga nie generuje ścieków, a odbiornikami wód opadowych i roztopowych będą wszystkie przekraczane cieki. W obszarach stref ochrony ujęć wód wody będą odprowadzane poza granice strefy lub do gminnego systemu kanalizacji deszczowej.

Na MOP-ach wody opadowe i roztopowe podczyszczane będą w separatorach oleju zintegrowanych z osadnikami.

4) Danych dotyczących zewidencjonowanych ujęć wód oraz ich stref pośrednich, zawartych w tabeli 193 raportu (w tabeli brakuje wielkości zatwierdzonych zasobów eksploatacyjnych, która pozwala ocenić wielkość ujęcia i jego znaczenie w zaopatrzenie w wodę miast i gmin).

Charakterystyki poszczególnych ujęć znajdują się w tekście raportu, pod wspomnianą tabelą.

Dodatkowo, w ramach uzupełnienia raportu, Pełnomocnik Inwestora przedstawił tabelaryczne zestawienie z wielkościami zatwierdzonych zasobów eksploatacyjnych.

Lp.	Nazwa ujęcia	Wielkość zatwierdzonych zasobów [m^3/h]
1	Brzoza	103[1]
2	MKUO ProNatura	26[2]
3	Rudy	7,2[3]
4	Przyłubie	781[4]
5	Mała Nieszawka	820[5]
6	Czerniewice	120[6]

1. Decyzja Starosty Bydgoskiego nr OŚ-V.6341.1.69.2015 z dnia 2.11.2015r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia w m. Brzoza eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Nowej Wsi Wielkiej
2. Decyzja Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu znak ŚG.I.ab.6213-61/10 z dnia 08.11.2010 r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia Zakładu Gospodarki Odpadami ProNatura.
3. Decyzja Starosty Bydgoskiego nr OŚ-V.6341.1.80.2013 z dnia 16.12.2013r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia komunalnego Rudy eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Solcu Kujawskim
4. Decyzja Starosty Bydgoskiego nr OŚ-V.6341.1.86.2016 z dnia 21.12.2016r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia komunalnego w m. Przyłubie, gmina Solec Kujawski eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Solcu Kujawskim

5. Rozporządzenie nr 5/2006 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. dot. strefy ochronnej ujęcia Mała Nieszawka.
6. Decyzja Marszałka Woj. Kuj.-P om. nrSG-V.7431.11.2018 z dn. 24.03.2018r., zatwierdzającej zasoby eksploatacyjne ujęcia w Czerniewicach

Pełnomocnik Inwestora w odpowiedzi na uwagi Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o. wskazał także, że w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nastąpiła oczywista omyłka dotycząca:

– Zaopatrywania konkretnych miejscowości przez poszczególne ujęcia.

  Zapis ze str. 283 Raportu:

  „Ujęcie wód podziemnych „Mała Nieszawka" gm. Wielka Nieszawka – dla miasta Torunia; Ujęcie wód podziemnych Czerniewice dla miasta Torunia",

  zostaje zastąpiony zapisem:

  „Ujęcie wód podziemnych Mała Nieszawka – zaopatruje w wodę miasta: Toruń, Inowrocław, Gminę Wielka Nieszawka; Ujęcie wód podziemnych Czerniewice – zaopatruje w wodę: miasto Toruń, gminę Wielka Nieszawka i od lipca 2018 r. miasto Ciechocinek"

– dane o procentowym udziale ujęcia Mała Nieszawka w zaopatrzeniu miasta Torunia.

  Zapis na str. 290 Raportu:

  „Ujęcie Mała Nieszawka jest jednym z najważniejszych źródeł zaopatrzenia mieszkańców Torunia w wodę podziemną i zapewnia ok. 25% dostaw wody pitnej"

  Zostaje zastąpiony zapisem:

  „Ujęcie Mała Nieszawka dostarcza 6.126 tys. m^3 wody, przy ogólnej produkcji wody 15.082 tys. m^3, co stanowi 40,6 % dostaw wody – dane za rok 2018".

Uwaga dotycząca niewłaściwej interpretacji zakazu nr 15 z rozporządzenia o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Mała Nieszawka: zdaniem Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o.:

„Zakaz wykonywania wykopów prowadzących do ograniczenia miąższości strefy aeracji poniżej 6,0 m oznacza, że wykop w gruncie może mieć jedynie taką głębokość, aby od dna wykopu do zwierciadła wody zachowana pozostała miąższość gruntu (strefy aeracji) grubości 6,0 m. Istotą zakazu jest zachowanie naturalnej struktury gruntu, która w takim stanie posiada właściwości

do samooczyszczania infiltrujących z opadami zanieczyszczeń. Wykonanie budowli na głęboko posadowionych fundamentach, naruszających strefę aeracji 6,0 m, a następnie zasypanie wykopu gruntem, jest naruszeniem tego zakazu. Rejon wykopu staje się miejscem uprzywilejowanych dróg infiltracji opadów do warstwy wodonośnej. Strefa aeracji nie stanowi już zabezpieczenia dla zanieczyszczonych wód opadowych".

Zagadnienie rozpatrzono pod względem funkcji strefy aeracji dla wód podziemnych i możliwości zachowania tej funkcji.

Istotą nakazu zachowania co najmniej 6 m miąższości strefy aeracji jest potrzeba zapewnienia zdolności do samooczyszczania się wód opadowych migrujących z powierzchni terenu.

Należy w tym miejscu podkreślić, że:

- w zakresie istniejącej strefy ochrony pośredniej nastąpi praktycznie tylko rozbudowa istniejącej drogi S-10 do docelowych parametrów drogi dwujezdniowej oraz dostosowanie istniejących obiektów inżynierskich do aktualnych standardów bezpieczeństwa. Tym samym oddziaływanie drogi na środowisko, w tym środowisko gruntowo - wodne nie ulegnie pogorszeniu względem stanu istniejącego. System odwodnienia drogi zostanie na odcinku strefy ochrony skanalizowany lub uszczelniony. Takie rozwiązanie będzie bezpieczniejsze dla środowiska niż droga istniejąca, z rowami trawiastymi,
- na potrzeby przedsięwzięcia nie tworzy się żadnych wykopów zasypywanych wtórnie gruntem zaburzonym, mogącym potencjalnie wpłynąć na infiltrację wód zanieczyszczonych lub samodzielnie zanieczyszczających te wody,
- wszystkie prace ziemne, w tym ewentualne wykopy, zostaną wykonane wyłącznie na potrzeby posadowienia budowli drogowej, w tym obiektów inżynierskich,
- istnieją technologie (wykopy w ściankach szczelnych) pozwalające posadowić obiekt wymagający głębokich fundamentów bez naruszania gruntu przyległego.

W ramach zadania przewiduje się bezpośrednie posadowienie obiektów, bez wykonywania głębokich wykopów w obszarze strefy pośredniej ujęcia Mała Nieszawka, w celu posadowienia obiektów inżynierskich. W razie konieczności dopuszcza się realizację głębokich fundamentów wykonanych w technologii

ścianek szczelnych, co wyeliminuje wpływ na grunty sąsiednie, w tym możliwość zaburzenia ich struktury.

Budowle drogowe są szczelne, więc z ich powierzchni nie odbywa się infiltracja do zbiornika wód podziemnych. Wody z powierzchni szczelnej drogi będą ujmowane w system kanalizacji deszczowej lub szczelny system, następnie zostaną odprowadzone poza strefę ochrony.

Ponieważ powierzchnia drogi nie stanowi powierzchni zasilania zbiornika wód podziemnych, miąższość strefy aeracji pod nieprzepuszczalną dla wody budowlą drogową nie wpływa na możliwość zanieczyszczenia zbiornika wód podziemnych. W miejscach infiltracji (poza budowlami drogowymi) struktura gruntu i miąższość strefy aeracji nie będą zmienione.

Grunty niezaburzone poza budowlą drogową zachowają pełną funkcjonalność w zakresie możliwości infiltrowania i oczyszczania wód w strefie aeracji.

Do obiektów inżynierskich zlokalizowanych w granicach strefy ochrony pośredniej Mała Nieszawka dla wariantu preferowanego - Odcinek 3 wariant 1 niebieski dla prędkości 120 km/h.

1. WD-3-1.3 Wiadukt w ciągu drogi krajowej nr 15 nad S-10 - Obiekt istniejący – bez zmian.
2. WS-3-2.0_a Wiadukt w ciągu S-10 (jezdnia Bydgoszcz) nad linią kolejową oraz drogą powiatową nr 2034C i dojazdową.
3. WS-3-2.0_b Wiadukt w ciągu S10 (jezdnia Toruń) nad linią kolejową oraz drogą powiatową nr 2034C i dojazdową.
4. WD-3-3.9 Wiadukt w ciągu drogi lokalnej nad S-10.

Uwaga dotycząca nadinterpretacji zakazu nr 16 z rozporządzenia o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Mała Nieszawka: zdaniem Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o.: „Wchodząca w skład trasy S-10 Południowa Obwodnica Torunia stanowi niewielki fragment całej trasy. Pozostała część trasy S-10 przebiega przez teren projektowanej strefy ochrony pośredniej ujęcia Mała Nieszawka po rozbudowie do 1200 m^3/h (I etap) oraz do Q = 1800 m^3/h (II etap). Spółka ma w najbliższych 2 - 3 latach plany rozbudowy ujęcia o 5 dodatkowych studni w kierunku zachodnim do wydajności Q = 1200 m^3/h - będzie to I etap rozbudowy ujęcia”.

Zakaz nr 16 (budowy dróg publicznych o znaczeniu ponadlokalnym), dotyczy istniejącej strefy ochrony pośredniej, ustanowionej rozporządzeniem nr 5/2006 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Mała Nieszawka".

Jest to jedyny obowiązujący dokument ustalający granice strefy ochrony dla ujęcia wód Mała Nieszawka i warunki w tej strefie obowiązujące.

Wobec powyższego należy uznać, iż istniejąca Południowa Obwodnica Torunia oraz projektowana dobudowa drugiej jezdni tej obwodnicy, przebiega w strefie ochrony ujęcia Mała Nieszawka na odcinku 3 - od km 0+000 do km 5+300, na odcinku 2 - od km ok. 37+800 do km 38+584. Planowana inwestycja w tym zakresie jest zgodna z ww. rozporządzeniem nr 5/2006 - zakaz nie dotyczy modernizacji dróg istniejących, budowy dróg na istniejących osiedlach w sposób nie wymagający wymiany gruntu oraz budowy projektowanej, południowej obwodnicy Torunia.

Kolejna uwaga Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o. wskazywała, iż: „dane dotyczące ujęcia Czerniewice są nieaktualne. Ujęcie zostało rozbudowane z Q = 98,0 m^3/h (a nie 980 m^3/h jak przytoczono w tekście) do wydajności Q = 120 m^3/h decyzją Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego nr SG-V.7431.11.2018 z dnia 27.03.2018 r. Ujęcie ma opracowany Wniosek o zmianę rozporządzenia o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej (powiększenie strefy ochrony pośredniej w kierunku zachodnim) wraz z Analizą ryzyka.

Z uwagi na powyższe zastrzeżenia, Pełnomocnik Inwestora uzupełnił rozdział 3.4.2 o dodatkowy zapis:

„Aktualne zasoby eksploatacyjne ujęcia Czerniewice wynoszą 120 m^3/h (Decyzja Marszalka Województwa Kujawsko - Pomorskiego nr SG-V.7431.11.2018 z dn. 24.03.2018 r., zatwierdzająca zasoby eksploatacyjne ujęcia w Czerniewicach).

W uzasadnieniu decyzji Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego nr ŚG-V.7431.69.2017 z dnia 22.12.2017 r. zatwierdzającej dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w podłożu projektowanej drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń, pow. toruński, bydgoski, m. Toruń i m. Bydgoszcz, woj. kujawsko – pomorskie, wprowadzony został zapis dotyczący rekompensaty za koszty poniesione związane z aktualizacją opracowań".

Pozostałe zapisy sentencji decyzji Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego, nr ŚG-V.7431.69.2017, z dnia 22 grudnia 2017 r., zostały uwzględnione w analizach Raportu (rozdział 2.1.2.; 3.4.; 3.4.2) i wskazane do zastosowania (rozdział 13.2.2).

5) Uzupełnienie tabeli 240 – 242, o komentarz dotyczący przyjętych współczynników oczyszczania, a także uzasadnienie w rozdziale 10.4, przyjętych wartości współczynników oczyszczania dla poszczególnych urządzeń.

   Rozdział dotyczy wariantu zerowego (istniejąca droga krajowa nr 10).

6) Uzupełnienie tekstu na str. 524 „Oddziaływanie na środowisko gruntowo - wodne" o fakt, iż wykopy naruszą strefę aeracji nad warstwą wodonośną, co przy zwierciadle wody swobodnym jest niekorzystne, gdyż stwarza uprzywilejowane drogi filtracji dla zanieczyszczeń. Bezpieczna „grubość" strefy aeracji nad zwierciadłem wody to miąższość ok. 6,0 m gruntu nad zwierciadłem wody.

   Jak wykazano wcześniej, przedsięwzięcie nie zaburzy funkcji strefy aeracji, jako obszaru samooczyszczania się wody infiltrującej z powierzchni.

7) Zdaniem Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o., autorzy raportu bagatelizują znaczenie i wpływ zanieczyszczeń w ściekach na szeroko pojęte środowisko wodne. Jeżeli w opracowaniu podaje się, iż „dopuszczalne wartości zanieczyszczeń w ściekach odprowadzanych do środowiska nie są przekraczane" należy potwierdzić ten fakt np. wynikami badań.

   Zgodnie z rozporządzeniem 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 lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311), dla wód opadowych lub roztopowych, ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, pochodzących z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej, stężenia maksymalne określa się tylko dla zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych.

   Proponowane rozwiązania projektowe mają na celu zachowanie dopuszczalnych wartości zanieczyszczeń w wodach opadowych lub roztopowych odprowadzanych z drogi.

8) Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. w swoim wystąpieniu podnoszą, iż autor nie porównał i nie skomentował wartości dopuszczalnych zawiesiny, czy węglowodorów

ropopochodnych z rozporządzenia Ministra Środowiska z dniu 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego z wartościami granicznymi z klasyfikacji jakości wód podziemnych z rozporządzenia Ministra Środowiska z 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych. Wartości dopuszczalne węglowodorów ropopochodnych w oczyszczonych wodach opadowych z dróg w wysokości 15 mg/dm^3 są wg klasyfikacji jakości wód podziemnych wodami klasy V, tj. „wodami złej jakości, w których wartości elementów fizykochemicznych potwierdzają znaczący wpływ działalności człowieka". Z punktu widzenia jakości wód podziemnych, wody opadowe „oczyszczone" do poziomu 15 mg/dm^3 są ściekiem i nie powinny być wprowadzane do gruntu i do wód, przynajmniej w obrębie obszarów stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych oraz ich obszarów zasobowych, w szczególności znajdujących się w Głównym Zbiorniku Wód Podziemnych.

W odpowiedzi należy zaznaczyć, że rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych dotyczyło tylko i wyłącznie wód podziemnych i nie ma zastosowania do wód deszczowych, a ponadto zostało uchylone w dniu 2 lipca 2019 r., na podstawie art. 566 Prawa wodnego.

9) Następna uwaga Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o. dotyczy str. 1050 raportu i rozdziału: „Minimalizacja oddziaływania w zakresie ochrony wód powierzchniowych, podziemnych i środowiska gruntowo - wodnego (etap realizacji)". Str. 1051 - Pełne płyty nie są zabezpieczeniem przed infiltracją zanieczyszczeń z miejsc składowania paliw, materiałów eksploatacyjnych i odpadów. Teren pod płytami należy izolować matami z geomembrany, a wokół placu wykonać korytka opaskowe i skierować wody opadowe do osadnika z podczyszczaniem.

W raporcie podano zalecane sposoby zabezpieczenia środowiska wodno - gruntowego przed skażeniem, w tym między innymi:

- Terenowe elementy bazy technicznej i socjalnej zaleca się wykonać w granicach miejsc przeznaczonych docelowo pod MOP-y zapewniając dostęp do sieci lub odpowiednią obsługę w zakresie wód i odpadów.
- Place postojowe i technologiczne baz technicznych zostaną zabezpieczone przed infiltracją zanieczyszczeń do wód podziemnych, pełnymi płytami betonowymi.

- Paliwa, materiały eksploatacyjne i odpady będą magazynowane w warunkach kontrolowanych w wyznaczonych miejscach, zabezpieczonych przed infiltracją jak place technologiczne.
- Stanowiska narażone na zanieczyszczenie będą wyposażone w sorbenty do wykorzystania w sytuacji awaryjnej.
- Spływ powierzchniowy z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie ukierunkowany i zabezpieczony przed niekontrolowanym odpływem rowami/korytkami opaskowymi.
- Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie będzie zabezpieczony osadnikiem.

Płyty betonowe zostaną zrealizowane jako nawierzchnia trwała, niechłonna i nieprzepuszczalna, co ułatwi potencjalne użycie sorbentu i jego usunięcie.

Ponadto do raportu dodano zapis: „Zapleczy technicznych i socjalnych nie należy lokalizować na terenach objętych strefami ochrony ujęć wód".

Wszystkie powyższe zalecenia zostały wdrożone w sentencji niniejszej decyzji jako warunki realizacji i eksploatacji zadania.

10) Zastrzeżenia Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o., budziły również zapisy zawarte na str. 1073 raportu, w rozdziale: „Minimalizacja oddziaływań w zakresie ochrony wód powierzchniowych i środowisko gruntowo - wodne (etap eksploatacji)". Jak wskazała Spółka, czytając raport dochodzi się do wniosku, że najbardziej wrażliwy komponent środowiska - woda - został przez Autora Raportu potraktowany bardzo pobieżnie. Autor stwierdza, że naturalna eksploatacja drogi nie stanowi źródła zagrożenia dla środowiska. Przeczą temu wyniki monitoringu Południowej Obwodnicy Torunia, realizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy. Pomimo zastosowanych w trakcie budowy obwodnicy zabezpieczeń, w piezometrach w jej sąsiedztwie, w 3 spośród 7 widoczny jest bardzo znaczący wzrost zawartości chlorków, sodu, siarczanów w wodzie pierwszego, czwartorzędowego użytkowego poziomu wodonośnego.

Odpowiedź na to zagadnienie została już rozpatrzona we wcześniejszych uwagach Toruńskich Wodociągów Sp. z o.o.

11) Ponadto Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. wnoszą, iż: Autor raportu nakłada obowiązek monitoringu skuteczności: przesadzenia roślin chronionych, przeniesienia mrowisk, stopnia wykorzystania przejść dla zwierząt, wykorzystania gniazd bielika. Autor

pominął obowiązek prowadzenia monitoringu w fazie eksploatacji drogi S-10 w odniesieniu do jakości wód podziemnych w granicach stref ochrony pośredniej istniejących komunalnych ujęć wód podziemnych oraz w obszarach zasobowych tych ujęć (trasa S-10 przechodzi przez obszar zasobowy ujęcia Mała Nieszawka i Czerniewice). Wpływ na jakość wód podziemnych, zasilanych głównie z opadów (80%), będzie miała emisja zanieczyszczeń do powietrza, które wraz z opadami infiltrują do wód podziemnych oraz spływy wód opadowych z dróg, gdzie źródłem zanieczyszczenia są środki zimowego utrzymania dróg oraz osady powstałe ze ścierania opon samochodowych i asfaltu. W celu prowadzenia monitoringu należy zaprojektować sieci otworów piezometrycznych, podwójnych, tj. ujmujących strop i spąg warstwy wodonośnej. Lokalizacja piezometrów powinna być przedmiotem „Projektu robót geologicznych". Monitoring powinien być prowadzony przez użytkownika S-10. Dane z monitoringu powinny otrzymywać Toruńskie Wodociągi Spółka z o.o. oraz Zarządy Zlewni. Obecnie Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. na podstawie monitoringu jakości wód podziemnych Południowej Obwodnicy Torunia (fragment S-10 przewidziany do rozbudowy) stwierdza, że po 15 latach eksploatacji wpływ tej obwodnicy na jakość wód podziemnych jest widoczny w zakresie stężenia chlorków, siarczanów i sodu pomimo zastosowanych zabezpieczeń.

W przekazanych wyjaśnieniach do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w pkt. 13 wprowadzono informację dotyczące monitoringu wód podziemnych w rejonie ujęć wód podziemnych i ich stref. Na odcinkach przebiegu planowanej inwestycji przez strefy ochrony ujęć wód podziemnych zaleca się wykonanie piezometrów, które będą służyć do oceny monitoringowej i będą stanowić wiarygodne źródło informacji o stanie wód podziemnych w rejonie zamierzenia. Ilość i rozmieszczenie piezometrów zostanie określona w projekcie monitoringu po rozpoznaniu warunków hydrogeologicznych w projekcie robót geologicznych, dla odwiercenia otworów obserwacyjnych wód podziemnych – piezometrów.

Należy jednak zaznaczyć, że dane z monitoringu, celem weryfikacji przyjętych założeń, zostaną przedstawione Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska, zgodnie z ich kompetencjami. Brak jest podstawy prawnej do przedłożenia wyników Toruńskim Wodociągom Sp. z o.o.

Poniżej kolizje ze strefami ochrony ujęć wód, dla których zaproponowano monitoring:

1. Wariant 2 zielony:
    a. Ujęcie Przyłubie – od km 20+400 do km 23+500,
    b. Ujęcie Mała Nieszawka – od km 38+050 Odcinek 2 do km 5+300 Odcinek 3,
    c. Istniejące piezometry P1, P2, P3, P4, P5, P6 i P7,
2. Wariant 3 żółty:
    a. Ujęcie Rudy – od km 12+600 do km 13+000,
    b. Ujęcie Przyłubie – od km 22+150 do km 23+650 Odcinek 2,
    c. Ujęcie Mała Nieszawka – od km 38+150 Odcinek 2 do km 5+300 Odcinek 3,
    d. Istniejące piezometry P1, P2, P3, P4, P5, P6 i P7,
3. Wariant 5 czarny:
    a. Ujęcie Przyłubie – od km 20+400 do km 23+300,
    b. Ujęcie Mała Nieszawka – od km 38+200 Odcinek 2 do km 5+300 Odcinek 3,
    c. Istniejące piezometry P1, P2, P3, P4, P5, P6 i P7,
4. Wariant 6 czerwony:
5. Ujęcie Rudy – od km 12+550 do km 13+000,
6. Ujęcie Mała Nieszawka – od km 37+750 Odcinek 2 do km 5+300 Odcinek 3,
7. Istniejące piezometry P1, P2, P3, P4, P5, P6 i P7.

12) Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. wniosły ponadto, aby na str. 1121 „Prognozowanie drogowych źródeł zanieczyszczenia wód" wymienić w materiałach wykorzystanych opracowanej na zlecenie GDDKiA w Bydgoszczy „Dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w podłożu drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń", zatwierdzonej decyzją Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego nr SG-V.7431.69.2017 z dn. 22.12.2017 r. Autor stwierdza, że na wielkość oddziaływania na powietrze atmosferyczne oraz środowisko wodne najbardziej rzutują: natężenie ruchu i przewidywana struktura ruchu. Autor powinien zatem wyjaśnić, czy do obliczeń wielkości zanieczyszczeń powietrza atmosferycznego i jakości ścieków przyjął wartości maksymalne,

tzn. najbardziej niekorzystne. Autor w konkluzji stwierdził jedynie, że przyjął najlepszą dostępną metodykę.

W opisie budowy geologicznej – rozdział 3.2 i w opisie warunków hydrogeologicznych – rozdział 3.4 Raportu pod nagłówkiem rozdziału znajduje się zapis: „[Dokumentacja hydrogeologiczna]", co oznacza, że dane zawarte w rozdziale zostały zaczerpnięte z tejże dokumentacji.

Ponadto w rozdziale 16 Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu w pozycji nr 17 wymieniona jest „Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w podłożu projektowanej drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń pow.: toruński, bydgoski, miasto Toruń i miasto Bydgoszcz, woj. kujawsko-pomorskie. GEOTEKO Projekty i Konsultacje Geotechniczne Spółka z o.o.; ul. Wałbrzyska 14/16, 02-739 Warszawa. Warszawa październik 2017 r.".

Do obliczeń wszystkich emisji wykorzystano tę samą, aktualną i zatwierdzoną przez GDDKiA prognozę ruchu. Dokument obejmuje ruch średni dobowy oraz ruch rozdzielony na porę dnia i porę nocy.

Danych z prognozy użyto zgodnie z metodykami obliczeń dla poszczególnych rodzajów oddziaływań, czyli na przykład bez przeliczania dla obliczeń zanieczyszczeń odprowadzanych wód opadowych, w przeliczeniu na godzinę dnia i nocy dla hałasu lub z uwzględnieniem emisji maksymalnej w godzinach szczytu w przypadku obliczeń zanieczyszczeń powietrza.

13) Odnosząc się do zapisów zawartych na str. 1121 raportu i rozdziału „Prognozowanie drogowych źródeł zanieczyszczeń wód", Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. podnoszą, iż: Autor wyjaśnia, że w projektowaniu i doborze urządzeń w zakresie odwodnienia dróg opiera się na PN-S-02204, 1997 czyli Polskiej Normie z 1997 r., sprzed 22 lat oraz na rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego. Nie porównuje sprawności projektowanych urządzeń tzn. jakości wód opadowych po oczyszczeniu do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych, z którego wynika, że wody zawierające 15 mg/dm^3 węglowodorów ropopochodnych są wodami V klasy - „wód o złej jakości". Wartości graniczne węglowodorów

ropopochodnych dla klasy V wynoszą > 5 mg/dm^3, a węglowodorów aromatycznych > 0,0005 mg/dm^3. Niestety brak spójności w zapisach obu ww. rozporządzeń powoduje, że projektuje się mało skuteczne urządzenia do podczyszczania wód opadowych z dróg (do 2017 r. wg starego Prawa wodnego uznawanych za ścieki). Mając na uwadze Ramową Dyrektywę Wodną z jednej strony, ogólnie małą zasobność wód podziemnych na 1 mieszkańca w Polsce, a także fakt, że ujęcie Mała Nieszawka jest obecnie podstawowym ujęciem w zaopatrzeniu w wodę miasta Torunia, Inowrocławia oraz Gminy Wielka Nieszawka, należy ze szczególną starannością podchodzić do zabezpieczenia przez zanieczyszczeniem udokumentowanych zasobów wodnych GZWP oraz zasobów eksploatacyjnych istniejących wód podziemnych (to samo dotyczy ujęcia Czerniewice). Projektant powinien w tym wypadku wykazać się dużą odpowiedzialnością, gdyż jak powiedziano w preambule do Ramowej Dyrektywy Wodnej; „woda nie jest produktem handlowym takim jak każdy inny, ale raczej dziedziczonym dobrem, które musi być chronione, bronione i traktowane jako takie...". W związku z tym wnioskuje się o przyjęcie innych kryteriów jakości wody odprowadzanej do wód lub do gruntu tzn. z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych, przyjmując za dopuszczalne wartości graniczne dla klasy IV jakości wód, tj. dla węglowodorów ropopochodnych 5 mg/dm^3 i węglowodorów aromatycznych 0,0005 mg/dm^3.

Na wstępie należy zaznaczyć, że rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych jest aktem prawnym nieobowiązującym, uchylonym w dniu 2 lipca 2019 r.

Zastąpiło je rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 2148).

Ponadto rozporządzenie to ma zastosowanie wyłącznie do wód podziemnych, którymi wody opadowe i roztopowe nie są.

14) Mając na względzie zapisy zawarte na str. 1126 raportu „Analiza wielokryterialna wariantów (…) Odcinek 2 Bydgoszcz Południe - Toruń Zachód", Toruńskie Wodociągi uznały, iż: nie mogą zgodzić się z przyjętą przez Autora wagą dla wód

podziemnych i powierzchniowych w wysokości odpowiednio – 13%, 20% i 17%. Ze względu na wagę ujęcia Mała Nieszawka w zaopatrzeniu miasta Torunia, Inowrocławia oraz gminy Wielka Nieszawka i wrażliwość poziomu wodonośnego na zanieczyszczenie należy przyjąć odpowiednio 30%, 40%, 30% i przeliczyć ponownie tabelę. Abstrahując od założenia nieodpowiedniej wagi dla kryterium „wód podziemnych i powierzchniowych" (przyjętej arbitralnie), Autor wybiera dla odcinka nr 3 (niebieski) do realizacji wariant dla prędkości 120 km/h, który jest w sprzeczności z wynikiem wielokryterialnej analizy, wskazującej na wariant dla prędkości 80 km/h.

Należy podkreślić, iż wagi dla odpowiednich grup kryteriów są zgodne z analizą ekonomiczno – techniczno - środowiskową, dla odcinka 2 jest to 13%, dla odcinka 3 wynosi 20% i dla odcinka 4 wynosi 17%. Dla poszczególnych kryteriów przyjęto uznaniowo wagi w zależności od hierarchii analizowanych zagadnień, dla ujęcia Mała Nieszawka w wariancie 2 jest to 40% dla strefy bezpośredniej i 20% dla strefy pośredniej co daje łącznie 60%. Dla odcinka 3 odpowiednio 30% dla strefy bezpośredniej i 20% dla strefy pośredniej, co daje łącznie 50%.

15) Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. odniosły się także do rozdziału „Formalne podstawy opracowania" (str. 1147 raportu) podnosząc, że: Autor nie wymienia wśród Ustaw Ramowej Dyrektywy Wodnej. Istotna jest tu zwłaszcza preambuła, która mówi: „woda nie jest produktem handlowym takim jak każdy inny, ale raczej dziedziczonym dobrem, które musi być chronione, bronione i traktowane jako takie...". Autor nie wymienia rozporządzenia Ministra Środowiska z 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych i w związku z tym nie bierze tego Rozporządzenia pod uwagę. Skutkuje to formułowanym przez Autora wnioskiem o zastosowaniu urządzeń do podczyszczania wód opadowych, które oczyszczają wody opadowe z dróg do stanu, stanowiącego zagrożenie dla jakości wód podziemnych, co jest w sprzeczności z RDW i obowiązującym Prawem wodnym. Autor nie wymienia żadnej Dokumentacji hydrogeologicznej ustalającej zasoby eksploatacyjne ujęć wód podziemnych, przecinanych przez trasę S-10, a zwłaszcza ujęcia Mała Nieszawka. Jest to poważny brak. Autor wiedzę na temat warunków hydrogeologicznych czerpie z dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne

w podłożu projektowanej drogi ekspresowej S-10 (GEOTECO, W-wa, 2017 r.) i atlasu GZWP. Żadne inne źródła wiedzy nie są przytoczone i zastosowane, co ewidentnie rzutuje na jakość opracowania w zakresie wód podziemnych.

Zgodnie z obowiązującym Prawe wodnym, wody deszczowe nie są traktowane jako wody podziemne, zatem nie ma podstaw prawnych do porównywania wód deszczowych i wód podziemnych.

Autor Raportu powołuje się na Prawo wodne, które w swojej regulacji wdraża Ramową Dyrektywę Wodną, jednocześnie przytoczoną w rozdziale 15.1. poz. 32.

Dokumentacja hydrogeologiczna określająca warunki hydrogeologiczne w podłożu projektowanej drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń pow.: toruński, bydgoski, miasto Toruń i miasto Bydgoszcz, woj. kujawsko-pomorskie, jest dokumentem opracowanym na potrzeby projektowanej drogi, na podstawie której uzyskano decyzję Wojewody Kujawsko – Pomorskiego znak: ŚG-V.7431.69.2017, z dnia 22.12.2017 r. Wykorzystane materiały archiwalne geologiczne w tejże dokumentacji to m.in. dokumentacje dotyczące ujęć wód w Małej Nieszawce tj.:

- 1992 r. – Sprawozdanie z wykonania 6 piezometrów w rejonie ujęcia wody podziemnej Mała Nieszawka w Toruniu, Waluszko W.,
- 1992 r. – Sprawozdanie z likwidacji nieczynnych studni na terenie ujęcia miejskiego „Mała Nieszawka" w Toruniu, Waluszko W., Czyżewska M.,
- 2000 r. - Dokumentacja hydrogeologiczna zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych z utworów czwartorzędowych ujęcia Mała Nieszawka w Toruniu (po rozbudowie), Płutniak B.,
- 2002 r. – Dokumentacja hydrogeologiczna rejonu ujęcia „Mała Nieszawka" w Toruniu, Waluszko W.,
- 2003 r. - Dokumentacja hydrogeologiczna z wykonania piezometrów P-I/1, P-XV/1, PXVIII/ 1 oraz piezometrów zastępczych P-6b i P-IXb na terenie ujęcia wód podziemnych Mała Nieszawka. Florczyk J., Sikora M., Majewska A.,
- 2011 r. – Projekt prac geologicznych na wykonanie otworów zastępczych nr 4b/B, 5a/B, 7b/B na terenie ujęcia wody podziemnej „Mała Nieszawka" w Toruniu, Płutniak B., Sobczyński K.,
- 2012 r. - Dodatek Nr 6 do dokumentacji hydrogeologicznej zasobów wód podziemnych z utworów czwartorzędowych na terenie ujęcia "Mała Nieszawka"

- otwory zastępcze 4b/B, 5a/B, 7b/B w miejsc. Mała Nieszawka - działki 446/2, 2137/13, 426/11 obręb Mała Nieszawka ark.2, Odoj M.,

- 2015 r. - Dodatek nr 7 do dokumentacji hydrogeologicznej ustalającej zasoby eksploatacyjne ujęcia wody podziemnej "Mała Nieszawka" w Toruniu w związku z odwierceniem otworów zastępczych nr 6b/A, 8b/A i 9b/A w miejsc. Mała Nieszawka i Toruń, gm. Wielka Nieszawka i Toruń, powiat toruński i Toruń, woj. kujawsko-pomorskie, Pająk Ł., Czapla K., Zwierzyński M., Kotko D., Mazur M.,
- 2016 r. - Dodatek nr 8 do dokumentacji hydrogeologicznej ustalającej zasoby eksploatacyjne z utworów czwartorzędowych ujęcia wód podziemnych „Mała Nieszawka" w Toruniu, Pijewski G., Kapuściński J., Kos K.,
- 1997 r. - Dokumentacja geologiczna w związku z wykonaniem punktów obserwacyjnych lokalnego monitoringu wód podziemnych ujęcia "Mała Nieszawka" w Toruniu nr otw.: I, II, IV, V, VIII, IX, XI, gm. Toruń, gm. Wielka Nieszawka, woj. toruńskie, Ułanowicz M.,
- 1999 r. - Aneks do dokumentacji geologicznej uproszczonej z wykonania zastępczych piezometrów Nr IXa, XIa sieci monitoringu lokalnego ujęcia wody podziemnej z utworów czwartorzędowych "Mała Nieszawka", woj. kujawsko-pomorskie, Lorenc S.,
- 2008 r. – Dokumentacja geologiczna likwidacji studni nr 3/B, 2a/A i 7a/A na terenie ujęcia wód podziemnych ‘Mała Nieszawka" w Toruniu, Płutniak B.

Na potrzeby projektowanych dróg nie wykonuje się dokumentacji hydrogeologicznych ustalających zasoby eksploatacyjne ujęć wód.

16) Odnośnie tabeli nr 193 ze str. 282 „Ujęcia wód podziemnych w rejonie planowanej trasy", Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. wskazały, że w tabeli należy przedstawić wielkość zatwierdzonych zasobów eksploatacyjnych ujęć wód podziemnych oraz numery decyzji zatwierdzających i powierzchnię stref ochrony pośredniej. W przypadku dokumentacji z zatwierdzoną rozbudową ujęć (np. Mała Nieszawka), należy podać wielkość projektowanej (wyznaczonej) w dokumentacji zasobowej wielkość stref ochrony pośredniej dla poszczególnych etapów rozbudowy ujęcia.

Przedmiotowy raport dotyczy budowy drogi ekspresowej S-10 i jej potencjalnego oddziaływania na środowisko. Dane dotyczące powierzchni stref ochrony pośredniej przedstawione zostały w załącznikach uzgodnieniowych

(rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych), a strefy ochrony ujęć wód znajdują się na załącznikach graficznych, zamieszczonych w tomie I.

Informacje dotyczące wielkości zatwierdzonych zasobów zostały już przedstawione.

Raport oceny oddziaływania został sporządzony w latach 2017 – 2018 dla stanu prawnego w okresie sporządzania raportu oraz danych i informacji przekazanych przez Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. w okresie opracowywania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

17) Dodatkowo Strona postępowania poruszyła, iż treści zawarte na str. 922 - tabela 475 „Ilość kolizji poszczególnych wariantów ze strefami ochrony ujęć wód". W tabeli Autor dla odcinka 2, mimo, że wskazał, iż przechodzi przez strefę ochrony pośredniej („projektowana strefa", ale wyznaczona w Dokumentacji zasobowej z projektowanym zakazem budowy dróg o znaczeniu ponadlokalnym), to jednak nie wskazał tego jako kolizji. Podobnie dla odcinka 3, który całkowicie przechodzi przez strefę ochrony pośredniej ujęcia wody Mała Nieszawka (tzw. Południowa Obwodnica Torunia, dla której w rozporządzeniu o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej dokonano wyjątku, gdyż uzgadniano ją z Trans projektem Gdańsk w latach 1991 - 1993, wcześniej niż pojawiła się nawet decyzja o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej w 1995 r.), także nie zaznaczył tego przejścia jako kolizji. Rysunek nr 11 „Lokalizacja strefy ochronnej ujęcia wody Mała Nieszawka na tle przebiegu wariantów" oraz Rysunek nr 12 „Lokalizacja strefy ochronnej ujęcia wody Czerniewice na tle przebiegu wariantów" Oba ww. rysunki są niekompletne. Na rysunku nr 11 należy pokazać granicę strefy ochrony pośredniej ujęcia Mała Nieszawka po rozbudowie do Q = 1200 m^3/h (I etap) i Q = 1800 m^3/h II etap), zawartą w Dokumentacji hydrogeologicznej ustalającej zasoby eksploatacyjne ujęcia Mała Nieszawka w wysokości Q = 1800 m^3/h (2000 r.) oraz we wniosku o ustanowienie strefy jw. Na rys. nr 12 należy pokazać granicę strefy ochrony pośredniej z Dokumentacji hydrogeologicznej ustalającej zasoby eksploatacyjne ujęcia Czerniewice w wysokości Q = 120 m^3/h (2018 r.). Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. posiada opracowany wniosek o zmianę rozporządzenia o ustanowieniu strefy ochrony pośredniej wraz z wymaganą obecnie Analizą ryzyka.

Raport oceny oddziaływania został sporządzony dla stanu prawnego w okresie sporządzania raportu oraz danych i informacji przekazanych przez Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o., w okresie opracowywania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismo TT.400.636z.2017.MG, z dnia 15.09.2017 r. z załącznikami:

a) Decyzja Wojewody Kujawsko - Pomorskiego zatwierdzająca dokumentację hydrogeologiczną zawierającą ustalenie zasobów eksploatacyjnych z utworów czwartorzędowych dla rejonu ujęcia Mała Nieszawka w Toruniu (po rozbudowie) – stan na wrzesień 2000 r. w ilości Q = 1800 m^3/h znak OS.I.7441/2/27/01 z dnia 05.04.2001 r. – dokument ten stracił ważność po 5 latach od jego wydania (na podstawie tego dokumentu utworzona została jedynie istniejąca analizowana strefa dla ujęcia Mała Nieszawka). Raport ooś jest sporządzany na aktualnie obowiązujących dokumentach, dlatego planowana rozbudowa strefy nie została pokazana na załącznikach graficznych, w części opisowej raportu znalazła się jednak wzmianka o zamyśle tworzenia takiej strefy,
b) rozporządzenie Nr 5/2006 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochrony ujęcia wód podziemnych Mała Nieszawka – dokument obowiązujący, wszystkie zapisy dokumentu zostały uwzględnione w raporcie, łącznie z załącznikiem nr 5 do rozporządzenia czyli granicami stref ochrony ujęcia, które zgodnie z tym załącznikiem pokazano w części graficznej raportu. wszystkie analizy wykonane zostały z uwzględnieniem tego rozporządzenia,
c) rozporządzenie Nr 3/2013 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 29.05.2013 r. zmieniające rozporządzenie nr 5/2006 w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych Mała Nieszawka - dokument obowiązujący, zapisy dokumentu zostały w całości uwzględnione w raporcie. Wszystkie analizy dotyczące strefy ochrony ujęcia Mała Nieszawka zostały wykonane z uwzględnieniem obowiązującego rozporządzenia Nr 5/2006 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. oraz Nr 3/2013 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 29.05.2013 r.,
d) Decyzja znak OŚ-6210-20/2000 z dnia 24.03.2000 r. ustanawiająca strefy ochronne dla ujęcia Czerniewice - dokument obowiązujący, zapisy dokumentu

zostały w całości uwzględnione w raporcie granice strefy zostały pokazane w części graficznej raportu,

e) Decyzja Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego zatwierdzająca dokumentację hydrogeologiczna dla ujęcia Czerniewice zwiększającą jego zasoby eksploatacyjne do Q = 95 m^3/h, znak ŚG-V.7431.22.2016 z dnia 06.10.2016 r. - dokument obowiązujący, zapisy dokumentu zostały w całości uwzględnione w raporcie,

f) Wyciąg z dodatku dokumentacji hydrogeologicznej (zasobowej) z 2016 r. wykonanej dla korekty granic terenu ochrony pośredniej w zachodniej części dotychczasowej strefy ujęcia Czerniewice - dokument obowiązujący, zapisy dokumentu zostały w całości uwzględnione w raporcie granice strefy zostały pokazane w części graficznej raportu,

g) Plan sytuacyjny z naniesionymi:
   - Ujęciem Czerniewice - Granicą terenu ochrony pośredniej (istniejącej) – uwzględniona w raporcie,
   - Ujęciem Czerniewice – proponowana zmiana granicy terenu ochrony pośredniej – uwzględniona w raporcie na podstawie aktualnej decyzji Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego znak: ŚG-V.7431.22.2016 z dnia 06.10.2016 r. oraz wyciągu z dokumentacji hydrogeologicznej,
   - Ujęciem Mała Nieszawka – granice terenu ochrony bezpośredniej – zgodne z rozporządzeniem Nr 5/2006 DRZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochrony ujęcia wód podziemnych Mała Nieszawka uwzględnione w raporcie,
   - Ujęciem Mała Nieszawka – granice terenu ochrony pośredniej – niezgodne z rozporządzeniem Nr 5/2006 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochrony ujęcia wód podziemnych Mała Nieszawka w raporcie analizowano strefę ochrony pośredniej wskazaną ww. rozporządzeniu,
   - Ujęciem Mała Nieszawka – granice obszaru powiększającego zewnętrzny teren ochrony pośredniej ujęcia w II etapie rozbudowy (po roku 2012) - brak dokumentu ustanawiającego taką strefę w związku z tym nie analizowano takiej strefy w raporcie,

– Ujęciem Mała Nieszawka – granice obszaru powiększającego zewnętrzny teren ochrony pośredniej ujęcia w III etapie rozbudowy (po roku 2030) - brak dokumentu ustanawiającego taką strefę w związku z tym nie analizowano takiej strefy w raporcie.

W związku z wyjaśnieniami jak powyżej, nie ma konieczności dokonywania korekty w tabeli 475, dotyczącej analizy ilości kolizji ze strefami ochrony ujęć wód.

Zgodnie z analizami przedłożonymi w raporcie na odcinku 3 od km 0+000 do km 5+300 wszystkie analizowane warianty przebiegają w strefie ochrony ujęcia Mała Nieszawka. Kolizja ta jest opisana w części tekstowej raportu oraz pokazana w części graficznej.

Lokalizacja wszystkich analizowanych stref przedstawiona jest w części graficznej TOM I rys. OŚ 01.13.13 i OŚ 01.13.11. Na rysunkach nie przedstawiono stref planowanych dla ujęcia Mała Nieszawka.

Na rysunku 13 pokazano dla ujęcia Czerniewice strefę pośrednią istniejącą oraz planowane poszerzenie tej strefy.

18) Złożono również uwagi do załączników graficznych:

a) Tom I

OS 01.13.1-2 strefy ochronne ujęć wód;

OS Ol.13.3 brak naniesionej projektowanej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Mała Nieszawka po rozbudowie do Q = 1200 m^3/h (I etap) i 1800 m^3/h (II etap) oraz Czerniewice do Q = 120 m^3/h;

OS 01.13.11 brak naniesionej projektowanej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Mała Nieszawka w 2 kolejnych etapach rozbudowy ujęcia;

OS 01.13.13 brak naniesionej projektowanej strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Czerniewice po rozbudowie ujęcia do Q = 120 m^3/h.

Raport oceny oddziaływania został sporządzony w roku 2017 dla stanu prawnego w okresie sporządzania raportu oraz danych i informacji przekazanych przez Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. w okresie opracowywania dokumentacji do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

b) Tom II OS 03.1-QS.03.6 uwarunkowania środowiskowe dla poszczególnych wariantów - brak na załącznikach najważniejszego komponentu środowiska w tej konkretnej sytuacji - wód podziemnych. Należy nanieść na załącznikach głębokość zwierciadła wody podziemnej z posiadanej przez Autora Dokumentacji

hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w podłożu drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń.

W załącznikach graficznych – Tom I (OS.01.04.00- 01.04.05) pokazano przebieg wariantów drogi na tle mapy hydrograficznej ze wskazaniem głębokości zwierciadła wody podziemnej.

c) Tom III OS 04.1,2 - OS 04.1.6, (1-12) oddziaływanie akustyczne i zanieczyszczenia - brak na załącznikach graficznych naniesień związanych z emisją zanieczyszczeń istotnych z punktu widzenia ochrony zasobów wodnych (zwłaszcza tych poziomu czwartorzędowego), np. emisja substancji służących do zimowego utrzymania dróg, osady z eksploatacji pojazdów i nawierzchni drogowej. W zakresie zanieczyszczeń autorzy ograniczyli się wyłączenie do tlenków azotu nie uwzględniając innych. Wnosimy również o naniesienie istniejących i projektowanych granic stref ochrony ujęć wody Czerniewice i Mała Nieszawka.

Załączniki OS 04.1.2 – OS 04.1.6 (1-12) znajdujące się w tomie III raportu, odnoszą się do rozprzestrzeniania akustycznego oraz rozprzestrzeniania zanieczyszczeń emitowanych do powietrza atmosferycznego, w związku z czym nie ma na nich emisji zanieczyszczeń istotnych z punktu widzenia ochrony zasobów wodnych.

W Tomie I na załączniku graficznym OS.01.05.00 – 01.05.05 mapa hydrogeologiczna pokazane zostały poziomy wodonośne.

Strefy ochrony ujęć wód Czerniewice i Mała Nieszawka znajdują się na załącznikach graficznych, zamieszczonych w tomie I (rysunki OŚ 01.13.2 11,12,13).

19) Ponadto uwagi dotyczyły załączników uzgodnień tom IV:

a) W uzgodnieniach brak Decyzji Marszałka Województwa Kujawsko - Pomorskiego nr: SG-7.7431.69.2017 z dn. 22.12.2017 r., zatwierdzającej opracowanie Dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w podłożu drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz-Toruń. Decyzja ta zawiera zalecenia dla projektanta drogi S-10 w zakresie ochrony zasobów i jakości wód podziemnych i powierzchniowych, określające „konieczność odprowadzenia wód opadowych z pasa drogowego poza granicę stref ochronnych ujęć wody oraz ustala konieczność zaprojektowania

skutecznych zabezpieczeń przed skutkami używania środków do zimowego utrzymania dróg oraz skutkom wypadków drogowych w strefach ujęć oraz w rejonie planowanej rozbudowy ujęcia Mała Nieszawka. W uzasadnieniu decyzji zatwierdzającej dokumentację jest uwaga, że na „etapie wydawania decyzji środowiskowej należy uwzględnić ewentualną rekompensatę za koszty poniesione w związku z aktualizacją opracowań hydrogeologicznych w związku z realizacją budowy drogi S-10".

b) Wśród załączników 80-86 brak Decyzji zatwierdzającej zasoby eksploatacyjne ujęcia w Czerniewicach po rozbudowie do Q = 120 m^3/g (z czerwca 2018 r.).

Pełnomocnik Inwestora, do złożonych wyjaśnień, dołączył pisma, stanowiące załączniki:

1. Decyzja Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego, nr SG-V.7431.69.2017, z dnia 22.12.2017 r., zatwierdzająca opracowanie Dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w podłożu drogi ekspresowej S-10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń,
2. Decyzja Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego, nr SG-V.7431.11.2018, z dnia 24.03.2018 r., zatwierdzająca zasoby eksploatacyjne ujęcia w Czerniewicach,
3. Decyzja Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego, nr SG-V.7431.10.2013, z dnia 22.04.2013 r., zatwierdzająca „Dokumentację hydrogeologiczną weryfikującą zasoby eksploatacyjne wód podziemnych dla ujęć komunalnych w rejonie Solca Kujawskiego z propozycją ustalenia stref ochronnych ujęcia: Przyłubie Krajeńskie, Chrośna, Rudy, studnia awaryjna nr 6 dla Solca Kujawskiego",
4. Decyzja Starosty Bydgoskiego, nr OŚ-V.6341.1.69.2015 z dnia 2.11.2015 r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia w m. Brzoza eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Nowej Wsi Wielkiej,
5. Decyzja Starosty Bydgoskiego, nr OŚ-V.6341.1.80.2013 z dnia 16.12.2013 r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia komunalnego Rudy eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Solcu Kujawskim,
6. Decyzja Starosty Bydgoskiego, nr OŚ-V.6341.1.86.2016 z dnia 21.12.2016 r. udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia

komunalnego w m. Przyłubie, gmina Solec Kujawski eksploatowanego przez ZGK Sp. z o.o. w Solcu Kujawskim,

7. Rozporządzenie nr 5/2006 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27.06.2006 r. dot. strefy ochronnej ujęcia Mała Nieszawka,
8. Decyzja Marszałka Województwa Kujawsko – Pomorskiego, nr ŚG.I.ab.6213-61/10 z dnia 08.11.2010 r. udzielająca pozwolenia wodnoprawnego na pobór wód podziemnych z ujęcia Zakładu Gospodarki Odpadami ProNatura.

II. Nadleśnictwo Bydgoszcz, pismem z dnia 5 czerwca 2019 r., znak: ZG.2622.6.2019 (wpływ: 7.06.2019 r.), złożyło następujące uwagi:

1. Zapewnienie włączenia istniejących dróg leśnych do projektowanych dróg lokalnych, na całym projektowanym odcinku.
2. Zapewnienie właściwej skrajni i nośności projektowanych obiektów drogowych dla zapewnienia możliwości przejazdu ciężkich samochodów gaśniczych Państwowej Straży Pożarnej.
3. Zapewnienie włączenia drogi gminnej prowadzącej od południa z miejscowości Prądocin do węzła drogowego przy stacji Emilianowo (droga na działce nr 453).

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od Pełnomocnika Inwestora, zostaną wykonane zjazdy na wszystkie istniejące drogi leśne, przecinające projektowane drogi dojazdowe (DD-1/6, DG-2/6, DG-3/6, DG-4/6, DG-5/6, DG-7/6, DG-8/6, ul. Prądocińska), równolegle do nowego przebiegu drogi ekspresowej.

Wszystkie drogi dojazdowe i obiekty będą spełniać wymagania w zakresie dostępu dla służb ratunkowych.

Droga znajdująca się na działce nr 453, będąca w zarządzie Gminy Nowa Wieś Wielka, zostanie podłączona do nowego układu drogowego na parametrach zjazdu publicznego.

III. Toruńskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, pismem z dnia 31 stycznia 2020 r., znak: L. dz. 0111W/2020 (wpływ: 6.02.2020 r.), w związku ze zrealizowaną budową budynków mieszkalnictwa wielorodzinnego oraz planami zwiększenia ilości wykonanych obiektów przy ul. Poznańskiej w Toruniu, wniosło o zabezpieczenie dóbr mieszkańców, poprzez nałożenie na gestora drogi obowiązku wybudowania ekranów akustycznych przy drodze S-10, na wysokości realizowanego osiedla.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 17 lutego 2020 r., znak: WOO.4200.1.2016.ADS.42, wyjaśnił stronie postępowania, iż w związku z planowanym do realizacji przedsięwzięciem w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny, zostaną zastosowane ekrany akustyczne, również w lokalizacji osiedla, realizowanego przez Toruńskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego Sp. z o.o. Obowiązek ich realizacji zostanie uwzględniony w ramach wydawanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Poza ustawowym terminem przeznaczonym na procedurę udziału społeczeństwa, uwagi wnieśli: Koło Łowieckie nr 3 „Leśnik" i Koło Łowieckie nr 139 „Rybołów". Koła pismem z dnia 21 lutego 2019 r. (data wpływu 22 marca 2019 r.), postulowały, aby:

- drogę ekspresową poprowadzić w śladzie istniejących, zarówno drogi S-10 Bydgoszcz Południe, jak też drogi krajowej nr 25 Bydgoszcz Południe – Brzoza Piecki, z uwagi na walory przyrodnicze Puszczy Bydgoskiej,
- drogę krajową nr 25 poprowadzić śladem obecnie istniejącej dogi, aż do węzła w Pieckach,
- na drodze S-10 nie lokalizować MOP na terenach leśnych,
- na całym odcinku S-10 wykonać dwa przejścia dla zwierzyny o szerokości ponad 30 m, w miejscach wskazanych przez nadleśnictwa i koła łowieckie.

30-dniowy udział społeczeństwa trwał do dnia 20 marca 2019 r., natomiast pismo Kół Łowieckich zostało nadane w dniu 23 marca 2019 r., zatem po czasie ustalonym na składanie uwag i wniosków. W związku z powyższym, pismo pozostawiono bez rozpoznania.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S-10, na odcinku Bydgoszcz – Toruń, z podziałem na następujące odcinki:

a) węzeł Bydgoszcz Południe – węzeł Toruń Zachód,
b) węzeł Toruń Zachód – węzeł Toruń Południe,

wraz z:

a) rozbudową węzła Bydgoszcz Południe,
b) rozbudową węzła Toruń Południe mającą na celu połączenie drogi ekspresowej S-10 i autostrady A1 z drogą krajową nr 91.

Przedmiotowa inwestycja jest jednym z elementów globalnego przedsięwzięcia mającego na celu połączenie aglomeracji: szczecińskiej, bydgosko – toruńskiej

oraz warszawskiej. Trasa przebiega przez województwa: zachodniopomorskie, wielkopolskie, kujawsko - pomorskie i mazowieckie.

W ramach zadania nastąpi:

1. budowa drogi ekspresowej S-10,
2. rozbudowa drogi krajowej nr 25,
3. budowa węzłów drogowych,
4. budowa dróg dojazdowych,
5. przebudowa i rozbudowa istniejących dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
6. budowa mostów, wiaduktów, przepustów,
7. budowa Miejsc Obsługi Podróżnych oraz Obwodu Utrzymania Drogi,
8. budowa urządzeń ochrony środowiska (ekrany akustyczne, zbiorniki retencyjne, przejścia dla zwierząt),
9. przebudowa i budowa istniejących sieci i urządzeń kolidujących z drogą ekspresową,
10. budowa oświetlenia,
11. budowa systemu odwodnienia, w tym kanalizacji deszczowej,
12. budowa sieci telekomunikacyjnej.

Projektowana droga przechodzi przez tereny następujących jednostek administracyjnych w województwie kujawsko - pomorskim:

1. Bydgoszcz – miasto;
2. powiat bydgoski:
    a. gmina Białe Błota;
    b. gmina Nowa Wieś Wielka;
    c. gmina Solec Kujawski;
3. Toruń – miasto;
4. powiat toruński - gmina Wielka Nieszawka.

W ramach procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Inwestor podzielił zamierzenie na cztery odcinki:

1. Odcinek 1: rozbudowa węzła Bydgoszcz Południe, polegająca na dostosowaniu rozwiązań węzła do przekroju 2 x 2 na całym węźle wraz z odcinkiem do miejscowości Brzoza (łącznie z istniejącym skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 254) lub alternatywnie do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1550C do miejscowości Piecki.
2. Odcinek 2: Węzeł Bydgoszcz-Południe – węzeł Toruń - Zachód (bez węzła).

3. Odcinek 3: Węzeł Toruń - Zachód (z węzłem) – węzeł Toruń - Południe (bez węzła).
4. Odcinek 4: Węzeł Czerniewice – mający na celu połączenie drogi ekspresowej S-10 z drogą krajową nr 91.

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

Oddzielnemu wariantowaniu poddano wszystkie zaplanowane odcinki:

1. Odcinek 1:
   a. Wariant 5 (czarny): od km 49+850 do km 55+207, dł. 5,357 km,
   b. Wariant 6 (czerwony): od km 49+850 do km 55+217, dł. 5,367 km.
2. Odcinek 2:
   a. Wariant 2 (zielony): od km 0+000 do km 38+861,41, dł. 38,861 km,
   b. Wariant 3 (żółty): od km 0+000 do km 38+956,10, dł. 38,956 km,
   c. Wariant 5 (czarny): od km 0+000 do km 39+017,19, dł. 39,017 km,
   d. Wariant 6 (czerwony): od km 0+000 do km 38+583,59, dł. 38,583 km.
3. Odcinek 3:
   a. Wariant 1 (niebieski): Vp = 80 km/h, od km 0+033 do km 12+152,33, dł. 12+185 km,
   b. Wariant 1 (niebieski): Vp = 100 km/h, od km 0+033 do km 12+159,91, dł. 12+193 km,
   c. Wariant 1 (niebieski): Vp = 120 km/h, od km 0+033 do km 12+171,48, dł. 12+204 km,
   d. Wariant 1 dopasowany.
4. Odcinek 4:
   a. Wariant 1: zakłada budowę powiązania drogi krajowej nr 91 z drogą ekspresową S-10. W wariancie 1 zaprojektowano węzeł typu „trąbka" w ciągu półtorakilometrowej łącznicy do skrzyżowania typu rondo na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 91, w ciągu ulicy Solankowej. W ciągu łącznicy zaprojektowano trzy obiekty inżynierskie. Jeden obiekt kolejowy, jeden nad wojskową bocznicą kolejową oraz nad drogą ekspresową.
   b. Wariant 2: zakłada budowę powiązania drogi krajowej nr 91 z drogą ekspresowa S-10. W wariancie 2 zaprojektowano węzeł typu „karo" w ciągu dwuipółkilometrowej łącznicy do skrzyżowania typu rondo na przedłużeniu drogi krajowej nr 91 z nowym mostem wschodnim w mieście Toruń. W ciągu łącznicy

zaprojektowano cztery obiekty inżynierskie. Jeden obiekt nad łącznicą w ciągu ulicy Turkusowej, jeden nad wojskową bocznicą kolejową oraz dwa nad drogą ekspresową.

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

W wariancie zerowym droga krajowa nr 10 dalej będzie obsługiwała ruch z Bydgoszczy do Torunia. Nawierzchnie tego ciągu drogowego nie będą poszerzane, a tylko ewentualnie poddane zabiegom remontowym. W związku z długofalowym nieuniknionym wzrostem ruchu w rejonie należy przypuszczać, że w dalszej przyszłości ruch drogowy będzie silnie tłumiony ograniczeniami przepustowości.

W rezultacie nastąpi wzrost uciążliwości drogi krajowej nr 10 dla okolicznego środowiska i zabudowy, w tym w szczególności mogą wystąpić bardzo duże przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu i zanieczyszczeń powietrza na tej drodze. Tym samym wybór wariantu zerowego nie przyniesie efektu ekologicznego dla rejonu istniejącej drogi krajowej nr 10 spodziewanego w każdym innym przypadku.

Efektem wyboru wariantu zerowego będzie również pozostawienie ruchu, łącznie z tworzącymi się zatorami, na istniejącej drogi krajowej nr 25. Wybór ten nie pozwoli jednocześnie odciążyć mieszkańców miejscowości Brzoza od komunikacyjnego hałasu drogowego.

Pozostawienie ruchu wraz ze spodziewanym wzrostem jego natężenia na istniejącej drodze drogi krajowej nr 10 utrwali istniejąca barierę ekologiczną między lasami Puszczy Bydgoskiej a Doliną Wisły. Istniejąca droga nie posiada dedykowanych przejść dla zwierząt a ich budowa nie jest planowana.

Wariant wybrany do realizacji (preferowany) przedstawia się następująco:

1. Przebieg S-10:
   a) na odcinku 1 – wariant 6 czerwony;
   b) na odcinku 2 – wariant 6 czerwony;
   c) na odcinku 3 - wariant 1 niebieski dla prędkości 120 km/h, węzeł Podgórz w km 5+793;
   d) na odcinku 4 – wariant 1 połączenie z drogi krajowej nr 91 na wysokości ul. Solankowej.

2. Węzły:
   a) Odcinek 1 obejmuje trzy węzły:
      – istniejący węzeł Bydgoszcz Południe w km 0+000 S-10 i 50+600 drogi krajowej nr 25,
      – projektowany węzeł z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 25 i ulicą Zieloną w km ok. 51+890,
      – projektowany węzeł z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 254 w wariancie preferowanym w lokalizacji w km ok. 54+285 do czasu wybudowania drogi wojewódzkiej nr 254 węzeł będzie posiadał tymczasowe powiązanie z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 25 przez miejscowość Brzoza.
   b) Odcinek 2 obejmuje węzły:
      – istniejący węzeł Bydgoszcz Południe w km 0+000,
      – projektowany węzeł Bydgoszcz Emilianowo w wariancie preferowanym (wariant 1) w lokalizacji w km ok. 6+700,
      – projektowany węzeł Bydgoszcz Makowiska w wariancie preferowanym (wariant 3) w lokalizacji km ok. 11+820,
      – projektowany węzeł Solec w wariancie preferowanym (wariant 2) w lokalizacji w km ok. 18+300.
   c) Odcinek 3 obejmuje węzły:
      – istniejący węzeł Toruń Zachód - skrzyżowanie z drogi krajowej nr 15 w km ok. 1+300,
      – projektowany węzeł Podgórz w wariancie preferowanym (wariant 2) w lokalizacji w km ok. 5+793,
      – istniejący węzeł Toruń Południe na skrzyżowaniu z autostradą A-1 w km ok. 12+150.
   d) Odcinek 4 obejmuje projektowany węzeł Czerniewice, w lokalizacji w km ok. 1+600 połączenie z drogą krajową nr 91 na wysokości ul. Solankowej.
3. MOP-y:
   a) km ok. 4+200,
   b) km ok. 15+950,
   c) km ok. 32+600.

4. OUD - przy łącznicach węzła Bydgoszcz Makowiska do istniejącej drogi wojewódzkiej nr 397, w wariancie preferowanym w lokalizacji km około 11+820.

Obszar, przez który przebiega projektowana droga jest dość słabo zaludniony. Większe miejscowości znajdują się na północ od planowanego przebiegu trasy. Teren wyróżnia się znaczną lesistością. Na całym przebiegu odcinka, droga przecina tylko jedną, niewielką dolinę rzeczną – Zielonej Strugi. Spotyka się tutaj natomiast liczne zastoiska i zabagnienia.

Na odcinku objętym opracowaniem projektowana droga nie przekracza rzeki Wisły, ale miejscami zbliża się do niej i biegnie równolegle na lewym brzegu rzeki. Przepływa ona w odległości od 200 m (rejon km 26+000 wariantu 2) do ponad 4 km w km 0+000 do 9+000.

Tarasy budują głównie osady piaszczysto - żwirowe. W spągu czwartorzędu występują głównie piaski fluwioglacjalne średnio- i gruboziarniste z głazami. Poniżej występuje seria piasków drobno- i średnioziarnistych z przewarstwieniami mułków i iłów o miąższości dochodzącej do kilkunastu metrów. Stwierdzono występowanie pogrzebanych torfów i namułów (wypełnienia koryt międzyłachowych) na głębokościach do 10 m poniżej obecnej powierzchni terenu. Oprócz nich w budowie geologicznej biorą udział także gytie, torfy i namuły.

Projektowana droga ekspresowa przebiegać będzie przez niżej wymienione tereny stref ochronnych ujęć wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi:

a) Ujęcia komunalne w miejscowości Brzoza,

W rejonie ujęcia Brzoza stwierdzono występowanie dwóch, miejscami trzech poziomów wodonośnych:

- pierwszy, przypowierzchniowy poziom wodonośny związany jest z piaskami drobnymi, zwierciadło wody swobodnej stabilizuje się na głębokości 2,1 m p.p.t. (rzędna ok. 68,5 m n.p.m.),
- drugi poziom wodonośny tworzą piaski grube z otoczakami. Warstwa występuje w przelocie 17 - 21,5 m, zwierciadło napinają gliny zwałowe (miąższość ok. 3 m),
- trzeci poziom wodonośny stwierdzony został na głębokości ok. 26,0 m, pod ok. 5 m glin piaszczystych. Tworzą go piaski różnoziarniste, lokalnie mułkowate.

b) Ujęcie wód podziemnych MKUO ProNatura w Bydgoszczy - dla tego ujęcia brak decyzji Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód,

c) Ujęcie wód podziemnych w miejscowości Rudy, gm. Solec Kujawski,
zlokalizowane jest na działce 17231/18, obręb Wypaleniska, na potrzeby socjalno - bytowe osiedla mieszkaniowego wsi Rudy. W ramach ujęcia działa jedna studnia oraz jedna stacja wodociągowa z hydroforami. Woda ujmowana jest ze studni o głębokości 14 m, z utworów czwartorzędowych. Rozporządzeniem nr 9/2015 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 19 października 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych w miejscowości Rudy, powiat bydgoski, woj. kujawsko – pomorskie (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. z 2015 r., poz. 3480), ustanowiona została strefa ochronna ujęcia wód podziemnych ujęcia Rudy składająca się z: terenu ochrony bezpośredniej i terenu ochrony pośredniej.

d) Ujęcie wód podziemnych „Mała Nieszawka”, gm. Wielka Nieszawka – dla miasta Torunia, Inowrocławia, Gminy Wielka Nieszawka. Położone jest w Kotlinie Toruńskiej wzdłuż lewego brzegu Wisły. Pod względem administracyjnym wschodni fragment ujęcia obejmuje południowo – zachodnią część Torunia, natomiast zachodni należy do gminy Wielka Nieszawka. Studnie ujęcia są zlokalizowane na tarasie środkowym (nadzalewowym) na rzędnych 47 – 55 m n. p. m.

Obecnie składa się z 23 studni eksploatacyjnych, zlokalizowanych w odległości od 100 do 200 m od siebie. Linia studni została poprowadzona wzdłuż krawędzi tarasu środkowego doliny Wisły z zachodu na wschód. Odległość między otworami skrajnymi wynosi ok. 3300 m. Teren ujęcia podzielony jest na 2 rejony: wschodni „A” i zachodni „B”. W centralnej części ujęcia znajduje się stacja pomp i stacja uzdatniania wody. Studnie na ujęciu eksploatowane są przemiennie. Praca ujęcia odbywa się w systemie ciągłym.

W celu ochrony środowiska wodnego Mała Nieszawka, rozporządzenie nr 5/2006 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „MAŁA NIESZAWKA” wprowadza strefę ochronną ujęcia wód podziemnych „MAŁA NIESZAWKA" składającą się z: terenu ochrony bezpośredniej i terenu ochrony pośredniej.

e) Ujęcie wód podziemnych Czerniewice dla miasta Torunia, Gminy Wielka Nieszawka i od lipca 2018 r. miasta Ciechocinek. W skład ujęcia wchodzą obecnie trzy otwory studzienne o numerach lokalnych 1a, 2, 4 ujmujące wody czwartorzędowe oraz dwa otwory obserwacyjne P-1 i P-2. Decyzją Urzędu Miasta w Toruniu z dnia 24 marca 2000 r. ustanowiona została strefa ochronna ujęcia wód podziemnych Toruń - Czerniewice składająca się z: terenu ochrony bezpośredniej (obszar o promieniu 10 m) i terenu ochrony pośredniej.

Ujęcie wód podziemnych w Przyłubiu" dla Solca Kujawskiego, zlokalizowane jest w wariancie innym niż preferowany.

Złoża surowców występujące na analizowanym terenie są zasadniczo złożami czwartorzędowymi, z których wydobywane są głównie piaski oraz żwiry. Innymi rodzajami kopalin wydobywanymi ze złóż występujących w rejonie analizowanego obszaru są piaski kwarcowe (złoża: Solec Kujawski, Przyłubie Krajeńskie). W przypadku większości złóż występujących na tym terenie wydobywane kopaliny znajdują zastosowanie w drogownictwie oraz budownictwie.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

a) PLGW200045, 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.
b) PLGW200044, 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.

Ponadto znajduje się w obszarze następujących jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

a) PLRW2000212939 - Wisła od dopł. z Sierzchowa do Wdy, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód

powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

b) PLRW20001729148 – Kanał Nieszawski, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
c) PLRW20001729132 – Mała Wisełka, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
d) PLRW20001729192 – Kanał z Łęgnowa, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
e) PLRW2000172918 – Dopływ z Solca Kujawskiego, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
f) PLRW20001729154 – Dopływ z Przyłubia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
g) PLRW20001929149 – Kanał Zielona Struga od dopływu w Osieczku do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej

części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

h) PLRW200017291469 – Dopływ z Murzynna, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

Planowana droga w przeanalizowanych wszystkich wariantach może krzyżować się z następującymi ciekami i rowami:

a. dopływ ze Złotnik Kujawskich,
b. Rów RBN1,
c. ciek Struga Otorowska,
d. Rów R-8/18,
e. Rów R-8/18/2,
f. Rów R-8/18/4,
g. Rów R-8/18/5,
h. Rów R-8/14,
i. ciek Struga Młyńska,
j. ciek bez nazwy,
k. dopływ z Solca Kujawskiego,
l. Zielona Struga,
m. dopływ z Solca Kujawskiego,
n. Kanał Gniewkowski.

Na ciekach planowane są do wykonania prace związane z umocnieniem koryta w rejonie projektowanych obiektów inżynierskich i poniżej w obszarze oddziaływania tych obiektów. Przewidywany obszar umocnienia wynosi około 50 m powyżej obiektu oraz 100 m poniżej. Umocnienie zostanie wykonane przy pomocy materiałów naturalnych – kamienia i faszyny. Jeśli zajdzie taka konieczność, może zostać wykonane odmulenie dna cieków, tak aby ujednolicony został spadek dna na odcinku przekroczenia i przebudowy.

Prace związane z ingerencją w cieki, będą prowadzone możliwie szybko i sprawnie oraz z zachowaniem wszelkich zasad ostrożności.

Biorąc pod uwagę zakres prac, które planuje się wykonać w ciekach, stwierdza się, że w czasie realizacji przedsięwzięcia (podczas wykonywania urządzeń wodnych) może mieć miejsce czasowe pogorszenie parametrów fizyko - chemicznych wód cieków i rowów w zakresie zawiesiny ogólnej (zamulenie koryta związane z naruszeniem skarp oraz prac wykonywanych w dnie cieku). Będzie to jednak oddziaływanie czasowe i punktowe, które po zakończeniu robót całkowicie zaniknie.

Oddziaływanie na elementy biologiczne będzie okresowe i wystąpi tylko w fazie realizacji inwestycji. W fazie realizacji przedsięwzięcia, wystąpi negatywne oddziaływanie na skład i liczebność fitobentosu, makrofitów, makrobezkregowców bentosowych i ichtiofaunę wywołane prowadzeniem prac budowlanych, polegające na zniszczeniu siedlisk przybrzeżnych. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe i ograniczone do miejsca prowadzonych prac i nie doprowadzi do stałego upośledzenia funkcjonowania ekosystemów wodnych.

W związku z tym nie przewiduje się wpływu etapu eksploatacji planowanej inwestycji na elementy biologiczne. Oddziaływania w zakresie elementów biologicznych będą krótkotrwałe i ograniczone do etapu realizacji przedsięwzięcia.

Tymczasowe odcinkowe zwiększenie zawiesiny ogólnej w korycie rzeki nie doprowadzi do degradacji organizmów wodnych.

W związku z projektowanym zrzutem ścieków powstałych z wód opadowych i roztopowych odprowadzanych z powierzchni drogi ekspresowej S-10 do środowiska, stosunki ilościowe w odbiornikach tych wód ulegną zmianie, jednakże przeprowadzone obliczenia hydrologiczne które wykazały, czy dany ciek może przyjąć daną ilość wód. W przypadku odbiorników, które nie są w stanie przyjąć maksymalnego zrzutu wód zastosowane zostaną zbiorniki retencyjne opóźniające spływ wód (wydłużony zostanie czas zrzutu wód do odbiornika poprzez zmniejszenie odpływu jednostkowego na wylocie).

Zastosowane rozwiązania projektowe uwzględniają zachowanie dynamiki przepływów w przekraczanych ciekach oraz ich ciągłość i podstawowe parametry hydromorfologiczne.

Odcinkowa przebudowa cieków nastąpi na niewielkich odcinkach, a koryta zostaną umocnione materiałami możliwie zbliżonymi do naturalnych z zachowaniem pierwotnego spadku cieku.

Prace związane z ingerencją w cieki będą prowadzone możliwie szybko i sprawnie oraz z zachowaniem wszelkich zasad ostrożności. Ryzyko oddziaływania na hydromorfologię cieków jest minimalne.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi S-10 stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne: przekroczenia cieków, możliwość odprowadzenia zanieczyszczeń oraz zaburzenia przepływu wód, w tym spływu wód powierzchniowych. Zgodnie z analizą wariantów przedstawioną w raporcie, liczba kolizji poszczególnych wariantów z ciekami wynosi od trzech do pięciu. Wszystkie cieki zostaną przekroczone mostami z ciągłym zachowaniem przepływu w czasie budowy i cech hydrologicznych cieku poniżej miejsca prac. Roboty budowlane prowadzone z brzegów będą miały minimalny i przejściowy wpływ na wody cieku. W bliskiej odległości od wyznaczonych wariantów przebiegają także cieki, tj. dopływ z Przyłubia, Kanał Ulgi, Kanał Nieszawski oraz rzeka Wisłę, które nie są przez nie przekraczane.

Nie przewiduje się realizacji podpór lub innych obiektów w nurcie rzeki, a także wykonania podpór tymczasowych.

Podczas prac budowlanych, przy budowie obiektów mostowych przewidziano unikanie wprowadzania sprzętu ciężkiego w koryto cieku, aby zapewnić ochronę cieków przed ewentualnym zanieczyszczeniem oraz zasypaniem i zwężeniem ich koryta.

Rozwiązania oparte będą na wykonaniu zastępczego obiegu wody (w formie niezagrożonego pracami koryta otwartego lub odcinka zarurowanego) i wykonaniu pozostałych prac inżynieryjnych na obiekcie inżynieryjnym wolnym od wody płynącej.

Woda przepływająca obiegiem zastępczym będzie miała na odpływie te same parametry, jak na dopływie. W szczególności w obrębie placu budowy nie przewiduje się, aby uległa zanieczyszczeniu chemicznemu, zamuleniu ani zagruzowaniu.

Obiekty mostowe będą skanalizowane z odprowadzeniem do najbliższego rowu drogowego lub drogowej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe lub roztopowe przed wprowadzeniem do odbiorników będą podczyszczone w osadnikach i retencjonowane w zbiornikach retencyjnych. W przypadku awarii samochodu na obiekcie w wyniku którego dojdzie do wycieku paliwa, ten system rezerwowej pojemności i regulacji odpływu zapewni jednostkom ratownictwa chemicznego czas na podjęcie specjalistycznych akcji ratunkowych.

Warianty drogi przebiegają również w kilku miejscach przez teren charakteryzujący się występowaniem dużej ilości rowów melioracyjnych. Funkcjonalność przecinanych systemów melioracyjnych zostanie w projekcie zachowana. Żaden z analizowanych wariantów drogi nie przecina zbiorników wód powierzchniowych. Elementy podstawowego zaplecza socjalnego w postaci przenośnych toalet rozmieszczone będą w rejonie aktualnie prowadzonych prac. Terenowe elementy bazy technicznej i socjalnej zaleca się zlokalizować

w granicach projektowanego pasa drogowego, np. w rezerwie terenu przeznaczonej pod MOP-y. Zapleczy technicznych i socjalnych nie należy lokalizować w dolinach przekraczanych cieków lub rzek. Za bufor wyłączony z zagospodarowania czasowego należy uznać teren w odległości do 50 m od osi cieku lub brzegu doliny / jaru.

Roboty związane z budową drogi spowodują:

a) naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy budowie drogi, wykonywaniu nasypów i wykopów oraz posadawianiu obiektów inżynierskich (przepustów, mostów),
b) wytworzenie odpadów i ścieków.

Trwałe przekształcenie powierzchni terenu nastąpi w liniach rozgraniczających. Na odcinkach przekraczanych mostami powstaną tymczasowe drogi technologiczne dla sprzętu budowlanego, a w miejscach posadowienia fundamentów obiektów inżynierskich nastąpi trwała ingerencja w środowisko gruntowo-wodne. Po zakończeniu prac powierzchnia terenu pod obiektami mostowymi zostanie odtworzona w stanie zbliżonym do pierwotnego. Planowana zmiana stosunków gruntowo-wodnych nie będzie znacząca, a jej efekt ustąpi po zaprzestaniu odwadniania wykopów budowlanych i zakończeniu prac. Ani bezpośrednie, ani pośrednie posadawianie obiektów przy zachowaniu hydrografii terenu nie zakłóci przepływu wód w środowisku. Ze względu na lekkie i przepuszczalne podłoże, szczególnego znaczenia nabiera wyposażenie i organizacja baz zaplecza socjalnego, technicznego i placu budowy.

W ramach planowanej budowy drogi przewiduje się konieczność wykonania odwodnienia wykopów budowlanych. Biorąc pod uwagę umiarkowaną wodonośność terenu i dominację siedlisk odpornych na wahania wilgotności gruntu, nie przyniesie to szkody środowisku, chociaż będzie wymagało okresowego ukierunkowania przepływu z wykopu budowlanego do najbliższego odbiornika lub wykonania prac w ściankach szczelnych. Zrzut wód opadowych z terenów baz technicznych narażonych na zanieczyszczenie należy wyposażyć w urządzenia podczyszczające, np. osadnik przed zrzutem do odbiornika.

Z przedstawionego raportu wynika, iż projektowana droga ekspresowa przebiegać będzie przez niżej wymienione tereny stref ochronnych ujęć wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi:

a) ujęcia komunalne w miejscowości Brzoza,
b) ujęcie wód podziemnych MKUO ProNatura w Bydgoszczy,
c) ujęcie wód podziemnych w miejscowości Rudy gm. Solec Kujawski,

d) ujęcie wód podziemnych „Mała Nieszawka”, gm. Wielka Nieszawka – dla miasta Torunia,
e) ujęcie wód podziemnych Czerniewice dla miasta Torunia.

Ujęcie wód podziemnych w Przyłubiu dla Solca Kujawskiego znajduje się w terenie objętym innym wariantem niż preferowany.

Toruńskie Wodociągi Sp. z o.o. w gminie Wielka Nieszawka przewidują w najbliższych 2 - 3 latach rozbudowę ujęcia z obecnej wydajności Q = 820 m^3/h do 1200 m^3/h, co wiąże się z budową 5 dodatkowych studni w kierunku zachodnim poza ustanowioną obecnie granicą strefy ochrony pośredniej (około km 35+000 – 37+000). Wstępna lokalizacja tych ujęć wskazuje na kolizję z trasą przebiegu 2 wariantów drogi. Zwiększenie wydajności ujęcia oznacza w konsekwencji powiększenie strefy ochrony pośredniej ujęcia w kierunku zachodnim. Zdaniem autorów raportu korzystnym byłoby wyprzedzające uzgodnienie przesunięcia tych ujęć, będących obecnie dopiero w fazie projektu, od planowanej trasy drogi celem uniknięcia sytuacji związanej z przyszłą kolizją.

Przy zachowaniu powyższych zaleceń, proces budowy nie będzie wpływał na jakość wód podziemnych i powierzchniowych, ani warunki ich migracji.

Według danych zawartych w przedstawionym raporcie, odprowadzenie wód opadowych z jezdni powinno być zapewnione poprzez nadanie nawierzchni odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych umożliwiających spływ wody do obustronnych rowów i urządzeń odwadniających. W przypadku stosowania ścieków na krawędzi jezdni wody opadowe poprzez wpusty i przykanaliki odprowadzane będą do rowu drogowego lub kanalizacji.

W przypadkach występowania wysokiego poziomu wód gruntowych oraz braku możliwości podniesienia niwelety, przewiduje się oprócz odwodnienia powierzchniowego, odwodnienie wgłębne.

Kanalizację deszczową przewidziano wykonać, gdy nie będzie możliwości odprowadzenia wód opadowych za pomocą urządzeń do powierzchniowego odwodnienia lub gdy wymagać tego będą przepisy dotyczące ochrony środowiska, w szczególności:

a) na terenie MOP i OUD,
b) dla zabezpieczenia odbiorników zewnętrznych przed dopływem wód nieoczyszczonych (przy obiektach mostowych),
c) na odcinkach występowania wysokiego poziomu wód gruntowych, gdzie nie ma możliwości prawidłowego odprowadzenia ścieków rowami drogowymi,

d) na łukach z przechyłkami poprzecznymi skierowanymi do pasa dzielącego,
e) w przypadku braku możliwości odprowadzenia wód opadowych rowami do odbiorników naturalnych,
f) na terenach wrażliwych (strefy ochrony ujęć wód).

Ze względu na ochronę środowiska gruntowo - wodnego w uzasadnionych przypadkach część rowów drogowych powinna zostać dodatkowo uszczelniona. Zakres działań zabezpieczających powinien być dwojaki:

a) na obszarach wysokiego zagrożenia lub podwyższonego zagrożenia – pełne uszczelnienie zarówno rowów, jak i zbiorników retencyjnych,
b) na obszarach średniego zagrożenia – uszczelnienie jedynie urządzeń służących do magazynowania ścieków (zbiorników retencyjnych).

Z przedstawionego raportu wynika, że należy zapewnić prawidłowe odwodnienie jezdni manewrowych, stanowisk postojowych i chodników przez wykonanie sieci kanalizacji deszczowej odwadniającej powierzchnie utwardzone OUD i MOP. Odprowadzenie wód opadowych z utwardzonych powierzchni nastąpi poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne jezdni manewrowej, stanowisk postojowych oraz chodników – do wpustów ulicznych.

Przewiduje się podczyszczanie wód opadowych w osadnikach. W celu dodatkowej ochrony, na odpływach wód opadowych z nawierzchni utwardzonych zagrożonych podwyższonym stężeniem substancji ropopochodnych (np. na obiektach MOP, OUD, na parkingach), przewiduje się zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych.

Wszystkie zbiorniki służące odwodnieniu drogi ekspresowej oraz pozostałych dróg należy zaprojektować i wykonać w sposób zapewniający właściwe działanie systemu odwodnienia. Ostateczna ilość zbiorników, ich rodzaj, powierzchnia, typ konstrukcji, usytuowanie, głębokość oraz pozostałe parametry geometryczne będą wynikać z obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych (pozwoleń wodno - prawnych), warunków technicznych wydanych przez właścicieli lub zarządców cieków wodnych, opracowanej dokumentacji hydrologicznej.

Do każdego ze zbiorników oraz urządzeń podczyszczających powinien być przewidziany dojazd wraz ze zjazdem do zbiornika. Zbiorniki retencyjne zlokalizowane wśród obszarów niezainwestowanych technicznie zostaną ogrodzone ogrodzeniem umożliwiającym dostęp małym zwierzętom, w tym płazom. Jedna skarpa zbiornika zostanie wyprofilowana, tak aby zbiornik nie stanowił pułapki dla zwierząt (nachylenie nie większe

niż 1:3). Natomiast, w celu ograniczenia wychodzenia zwierząt bezpośrednio na jezdnie, ogrodzenie ochronne należy zastosować na ogrodzeniu głównym drogi na wysokości zbiornika oraz na odcinku 100 m przed i za zbiornikiem, w dostosowaniu do uwarunkowań terenowych.

Wody opadowe lub roztopowe przed wprowadzeniem do zbiorników retencyjnych i retencyjno - infiltracyjnych będą podczyszczone w osadnikach do wartości zgodnych z ww. rozporządzeniem 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 lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.

Inwestycja położona jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 cyt. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Reasumując nie stwierdzono ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ponieważ:

1. Oddziaływanie na elementy biologiczne, morfologiczne i fizykochemiczne w fazie budowy (realizacji) inwestycji będzie oddziaływaniem krótkotrwałym i obejmowało będzie okres, w którym prowadzone będą prace budowlane.
2. Warunki morfologiczne nie zostaną pogorszone. Przewidziane odpowiednie umocnienia rowów i cieków w rejonie drogi ekspresowej pozwolą na ograniczenie erozji przy jednoczesnym zwiększeniu stabilności rowów i koryt cieków.
3. Zastosowane zostaną zbiorniki retencyjne opóźniające spływ wód, dzięki czemu do odbiorników nie będą dostawały się w krótkim czasie znaczne ilości wód opadowych, mogących zaburzać przepływ i zwiększać poziomy wód.
4. Bezawaryjna praca maszyn budowlanych, środków transportu oraz urządzeń budowlanych, lokalizowanie baz sprzętowych na gruntach słaboprzepuszczalnych, zapewnienie sprawnego funkcjonowania istniejącego systemu odwadniania pozwoli na brak pogarszania stosunków wodnych.
5. Niekontrolowane wycieki paliwa będą neutralizowane w sposób możliwie najszybszy, niepowodujący zagrożenia dla środowiska wodno - gruntowego.

   Podstawowym źródłem odpadów na etapie realizacji będą:

– wyburzenia budynków,

- usuwanie kolizji z przecinanymi drogami oraz z uzbrojeniem terenu: siecią wodociągową, kanalizacyjną, energetyczną, telefoniczną, itp.,
- roboty ziemne – wykopy, w tym magazynowanie warstwy urodzajnej ziemi,
- uzupełniająca wycinka drzew i krzewów kolidujących z projektowaną drogą.

Ze względu na przebieg drogi i zagospodarowanie mijanych terenów, liczba kolizji technicznych z budynkami i sieciami jest niewielka. Powstawanie odpadów w fazie budowy może być także związane z:

- eksploatacją maszyn i urządzeń drogowych i budowlanych,
- przebywaniem pracowników na terenie budowy (odpady komunalne).

Powstające w trakcie prac budowlanych odpady będą magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu w wydzielonych pojemnikach, skrzyniach, workach, kontenerach na wyznaczonym miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenie na ich odbiór i transport – zgodnie z przepisami prawa i obowiązującym na terenie gminy systemem gospodarowania odpadami. Gospodarka odpadami powinna znajdować potwierdzenie w kartach przekazania odpadów.

Nadmiarowy urobek przeznaczony do zagospodarowania poza terenem budowy otrzyma kod odpadu 17 05 04 (Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03).

W związku z tym, iż realizacja inwestycji będzie związana z budową obiektów mostowych i przepustów, zakłada się, że w fazie realizacji może powstać również odpad w postaci urobku z pogłębiania o kodzie 17 05 06. Odpady te zostaną przekazane do procesów odzysku, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796).

Odpady o kodach 17 05 03* lub 17 05 05* powstaną w sytuacji zaistnienia nieprzewidzianego zdarzenia, na przykład awarii lub natrafienia na niezidentyfikowane wcześniej źródło zanieczyszczenia lub zanieczyszczonego urobku. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji zanieczyszczony urobek zostanie zebrany do szczelnego pojemnika (kubła, kontenera, wywrotki) i przekazany do unieszkodliwienia. W przypadku własnego źródła zanieczyszczenia, proponuje się odstąpienie od badania jego rodzaju – będzie to substancja uwolniona w wyniku awarii lub błędu obsługi. W przypadku źródła obcego, należy określić parametry zanieczyszczenia i zależne od tego sposoby postępowania. W szczególności,

do czasu określenia rodzaju i zasięgu zanieczyszczenia, wstrzymać wydobycie gruntu z obszaru potencjalnego zanieczyszczenia.

Przewiduje się wykorzystanie na potrzeby budowy materiałów pochodzących z wyburzeń i rozbiórek, które stanowią odpady o kodach: 17 01 01, 17 01 03, 17 01 81, 17 03 02. Materiały te zostaną wykorzystane do odzysku poza instalacjami i urządzeniami pod warunkiem spełnienia warunków odzysku określonych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami.

Jeżeli materiał pochodzący z wyburzeń i rozbiórek będzie wymagał dostosowania składu granulometrycznego do potrzeb materiałów wykorzystywanych w realizacji przedsięwzięcia, operacja kruszenia będzie przetwarzaniem odpadów, na które wykonawca musi uzyskać odpowiednie zezwolenie.

Destrukt asfaltowy, klasyfikowany jako odpad pod kodem 17 03 02, przewiduje się do zagospodarowania w ramach budowy jako dodatek do nowych mieszanek mineralno - asfaltowych, w odpowiednich instalacjach, co stanowi recykling odpadu zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt 23 ww. ustawy z dnia 4 grudnia 2012 r. o odpadach. Jest to zasadniczy kierunek wykorzystania tego strumienia odpadów.

Destrukt o kodzie 17 03 02 może być również wykorzystany poza instalacjami, przy czym wymaga to spełnienia łącznych warunków przeprowadzenia tego odzysku, zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796).

Wykorzystywany odpad o kodzie 17 03 02 poddaje się walcowaniu za pomocą ciężkiego sprzętu.

Odpady destruktu mogą być również uznane jako produkt uboczny, jednakże wytwórca jest zobowiązany do przedłożenia Marszałkowi Województwa Kujawsko – Pomorskiego, zgłoszenia uznania przedmiotu lub substancji za produkt uboczny. Uznanie albo odmowa uznania przedmiotu lub substancji za produkt uboczny następuje w drodze decyzji marszałka województwa, zgodnie z art. 10 ww. ustawy o odpadach.

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 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, mieszkaniowo-usługowe, zabudowy zagrodowej oraz rekreacyjno – wypoczynkowe.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

W związku z wytyczeniem nowego śladu trasy, przedsięwzięcie wymagać będzie wyburzenia budynków z uwagi na ich lokalizację w liniach rozgraniczających. Wyburzenia w wariancie preferowanym występują tylko na odcinku 1. Z przeprowadzonej inwentaryzacji wynika, że rozbiórce podlegać będą następujące obiekty:

LP	RODZAJ	KILOMETRAŻ	STRONA	DZIAŁKA	POWIAT	GMINA	OBRĘB
1	mieszkalny	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
2	mieszkalny	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
3	mieszkalny	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
4	mieszkalny	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
5	mieszkalny	51+200	L	414/9	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
6	mieszkalny	51+200	L	414/9	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
7	mieszkalny	51+550	P	979/1	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
8	mieszkalny	51+550	P	979/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
9	mieszkalny	51+620	L	437/10	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
10	mieszkalny	52+020	P	410/3	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
11	gospodarczy	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
12	gospodarczy	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
13	gospodarczy	50+900	P	972/2	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza

LP	RODZAJ	KILOMETRAŻ	STRONA	DZIAŁKA	POWIAT	GMINA	OBRĘB
14	gospodarczy	51+000	L	422/13	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
15	gospodarczy	51+200	L	414/9	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
16	gospodarczy	51+200	L	414/9	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
17	gospodarczy	51+200	L	414/9	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
18	gospodarczy	51+610	L	437/10	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
19	gospodarczy	52+020	P	410/3	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza
20	gospodarczy	52+020	P	410/3	bydgoski	Nowa Wieś Wielka	0001 Brzoza

W okresie budowy rozpatrywanej trasy komunikacyjnej, w związku z pracą maszyn i urządzeń na terenie zaplecza i placu budowy będzie miała miejsce 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 hałasowej nie da się wyeliminować w czasie budowy każdej trasy komunikacyjnej. Praca typowych urządzeń budowlanych, takich, jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, masy ziemne oraz betonowozów itp., to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach emitowanego hałasu. Niemniej prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała.

Podczas pracy maszyn i urządzeń poza oddziaływaniem akustycznym często występuje oddziaływanie wibroakustyczne. 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. Z uwagi na powyższe w sentencji niniejszej decyzji wskazano na konieczność przeprowadzenia 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 pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych 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. Wielkość oddziaływania będzie ograniczona do terenu budowy.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00.

Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pylących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie.

Uciążliwości związane z etapem budowy zostaną ograniczone przestrzennie i będą przesuwać się w miarę postępu prac. Będą to oddziaływania chwilowe i odwracalne, które ustaną po zakończeniu budowy.

Zaplecza budowy zlokalizowane zostaną poza terenami chronionymi akustycznie. Inwestor na tym etapie procesu inwestycyjnego nie przewiduje lokalizowania wytwórni mas bitumicznych i węzłów betoniarskich w obrębie inwestycji.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów komunikacyjnych zależne 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. Analizowanym źródłem hałasu jest nowy układ drogowy. W ramach oddziaływań skumulowanych dodatkowo analizie poddano oddziaływania związane z funkcjonowaniem istniejącej sieci dróg oraz linii kolejowych, które krzyżują się projektowaną trasą lub znajdują się w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

Zjawisko generowania hałasu przez ruch kolejowy jest zagadnieniem złożonym, ponieważ jest on emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają m.in. takie parametry, jak prędkość z jaką poruszają się składy, ich długość, stan torowiska i taboru, czy liczba wykonywanych manewrów, tj. ruszania i zatrzymywania. Hałas ten jest zaliczany do zjawisk chwilowych (słyszalny w momencie, kiedy człowiek znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pociągu), powstających na skutek tarcia kół o powierzchnię szyn, w szczególności przy hamowaniu i ruszaniu oraz w momencie wykonywania skrętów oraz manewrów.

Natomiast składowa hałasu drogowego w głównej mierze obejmuje:

a) 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 podjazdu pod górę, ruszania z miejsca bądź jazdy w korkach,
b) hałas toczenia kół, przy czym natężenie hałasu uzależnione jest od takich czynników, jak: rodzaj bieżnika kół i stan techniczny opon, rodzaj nawierzchni, stan techniczny nawierzchni (przy złym stanie hałas wzmaga się), prędkość ruchu,
c) 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, struktury rodzajowej w potoku ruchu, jak również nachylenia

wzniesień, przez które przebiega trasa. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o wykonaną prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2022 (rok oddania inwestycji do użytku) i 2032 (10 lat po oddaniu zamierzenia do eksploatacji).

Prognoza ruchu została opracowana we wrześniu 2017 r. przez mgr inż. Krzysztofa Musza i inż. Justynę Wiewiórę. Opracowanie zostało zatwierdzone przez Departament Studiów GDDKiA, znak: DS.WSD.A1.4084.1.2017.384.RW.IK, z dnia 13 listopada 2017 r.

Dane o natężeniu ruchu drogowego uzyskano na podstawie analizy opartej na danych uzyskanych od Inwestora oraz prognozowania wskaźników wzrostu ruchu. Uwzględniając powyższe założenia oszacowano, iż natężenie ruchu w wieloletniej perspektywie ma tendencję wzrostową.

Dla potrzeb obliczeniowych w przypadku danych ruchu dla sąsiadujących z inwestycją linii kolejowych nr: 18 Kutno - Piła, 201 Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port i 131 Chorzów Batory - Tczew, uwzględniono obecne obciążenie wskazane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy pismem znak: IZES4-712-67/2018, z dnia 17 lipca 2018 r.

Prognozę emisji hałasu od linii kolejowych wykonano wg modelu RMR 2002 holenderskiej krajowej metody obliczeń ogłoszonej w „Reken - en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai `96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20.11.1996" (RMR). W modelu obliczeniowym pociągi przydzielono według kategorii:

- pasażerskie regionalne (kategoria C02),
- pasażerskie pośpieszne i międzywojewódzkie (kategoria C08),
- towarowe (kategoria C04).

Do obliczeń przyjęto osadzenie torów na podsypce oraz tory kolejowe na podkładach betonowych (kod indeksu b = 1). W czasie konfiguracji programu obliczeniowego wprowadzono parametr uwzględniający torowisko jako pochłaniające (G = 1). Wprowadzenie parametru G wynikało z faktu, iż torowisko osadzone jest na podsypce, która ze względu na swoją ziarnistość zalicza się do terenów o właściwościach pochłaniających.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)" określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie „XPS 31-133".

Analiza została wykonana przy użyciu programu obliczeniowego do predykcji hałasu CadnaA firmy DataKustik - obliczenia w raporcie w wersji 2017 MR1 (64 bit), natomiast obliczenia w uzupełnieniach w wersji 2019 MR1 (64 bit).

Przeprowadzone obliczenia uwzględniają czasy obserwacji dla przeprowadzonego modelowania oddziaływania, określone dla dróg lub linii kolejowych – odpowiednio 16 godz. i 8 godz. Badania uwzględniają fakt istnienia budynków wielokondygnacyjnych, wymagających ochrony akustycznej.

Obliczenia akustyczne wykonano za pomocą modelu, w którym uwzględniono oddziaływanie akustyczne pochodzące zarówno od ruchu samochodowego i kolejowego.

Za najbardziej uciążliwy uznano hałas drogowy. Wynika to z lokalizacji i zakresu planowanej inwestycji oraz z faktu, iż hałas generowany przez pojazdy samochodowe ma charakter ciągły i obejmuje swoim zasięgiem większy obszar.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na klimat akustyczny określono wartości poziomów hałasu na granicy najbliższych terenów wymagających ochrony przed hałasem zlokalizowanych wzdłuż przedsięwzięcia oraz przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej, przed i po zastosowaniu zabezpieczeń przeciwhałasowych, na rozpatrywany rok oddania inwestycji do eksploatacji oraz na okres min. 10 lat od momentu oddania do eksploatacji.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, że będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach wymagających ochrony akustycznej.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami zachodzi konieczność zastosowania urządzeń chroniących środowisko, zapewniających dotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem. Negatywne oddziaływanie planowanej drogi ekspresowej S-10, zostanie ograniczone, poprzez zastosowanie 25 ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry podano w sentencji niniejszej decyzji.

Aktualne normy dotyczące drogowych urządzeń przeciwhałasowych nie określają minimalnych wymagań w zakresie izolacyjności i pochłaniania. W normach obecnie obowiązujących, tj.:

a) PN-EN 1793-1:2017 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 1: Podstawowe właściwości pochłaniania dźwięku w warunkach rozproszonego pola akustycznego,

b) PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego,

usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

Nie mniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o następujących właściwościach:

1) ekrany akustyczne – typ pochłaniające:
   a. DLR – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR 30 dB (DLR > 24 dB - klasa B3),
   b. DL – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających DL = 8-11 dB (klasa A3),
   c. minimalny widmowy wskaźnik adaptacyjny Rw (C, Ctr) = 32 (-2, -5) (C widmowy wskaźnik adaptacyjny od źródła hałasu pochodzącego od ruchu drogowego na drodze szybkiego ruchu > 80 km/h, Ctr widmowy wskaźnik adaptacyjny od źródła hałasu pochodzącego od ruchu drogowego ulicznego miejskiego).
2) ekrany akustyczne – typ przeźroczyste (odbijające):
   a. DLR – minimalny wskaźnik oceny izolacyjności od dźwięków powietrznych - DLR 30 dB (DLR > 24 dB - klasa B3),
   b. DL – minimalny wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku - klasa właściwości pochłaniających DL = <4dB dB (klasa A0),
   c. minimalny widmowy wskaźnik adaptacyjny Rw (C, Ctr) = 32 (-2, -5) (C widmowy wskaźnik adaptacyjny od źródła hałasu pochodzącego od ruchu drogowego na drodze szybkiego ruchu > 80 km/h, Ctr widmowy wskaźnik adaptacyjny od źródła hałasu pochodzącego od ruchu drogowego ulicznego miejskiego).

Biorąc pod uwagę zasadę zapobiegania i przezorności, dobór zabezpieczeń akustycznych dokonano dla roku prognozy na rok 2032. W roku 2032 prognozuje się wyższe natężenie ruchu niż dla roku 2022, co przekłada się również na większe oddziaływanie hałasu.

W ramach analizy akustycznej zweryfikowano teren objęty i nieobjęty ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

W odniesieniu do ekranu akustycznego E-10 (odcinek 1) przeprowadzono dodatkową szczegółową analizę w programie obliczeniowym, składowych akustycznych poszczególnych źródeł dźwięku. Z analizy wynika, iż aby skutecznie zabezpieczyć teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej od strony drogi, należałoby zastosować dodatkowe ekrany akustyczne (EKd1 i EKd2) zlokalizowane na drodze ekspresowej S-10 znajdującej się poza zakresem opracowania (główny ciąg S-10 - źródło powyżej ekranu EK-10). Dlatego też ekran EK-10 dobrano w taki sposób, aby w połączeniu z ekranami wybudowanymi w przyszłości pozwolił na zabezpieczenie powyższych terenów.

W przypadku terenów obecnie niezabudowanych, które zgodnie z klasyfikacją akustyczną przeznaczone są do ochrony przed hałasem, zabezpieczenia akustyczne należy zrealizować po powstaniu na przedmiotowym terenie przedmiotu ochrony, tj. np. zabudowy mieszkaniowej. W tym celu przewidziano rezerwy terenowe, które zagwarantują miejsce pod lokalizację niezbędnych zabezpieczeń w przyszłości. Rezerwę terenu wskazano również w miejscu, gdzie stwierdzono niewielkie przekroczenie poziomu dopuszczalnego, nieprzekraczające 0,3 dB tylko w porze nocnej dla prognozy na rok 2032. Zestawienie rezerw terenu pod zabezpieczenia akustyczne, podano w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na tym etapie procesu inwestycyjnego nie proponuje się dodatkowych środków ochrony przed hałasem, innych niż zaprojektowane ekrany akustyczne.

Na obecnym etapie Inwestor nie przewiduje stosowania rozwiązań ograniczających na dylatacjach, ponieważ jak wskazano w dokumentacji, w odległości do 200 m od obiektów inżynierskich posiadających dylatacje, nie ma terenów podlegających ochronie przed hałasem.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary

wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, oznaczonych symbolem: R00.05, R00.07, R00.10, R00.18, R00.33, R001, R004, R026, R031, R064, R067, R071, R075, R095 (zgodnie z analizą akustyczną zawartą w uzupełnieniu raportu z dnia 20 listopada 2019 r.). Przed wykonaniem badań należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy, uszczegółowienia przebiegu granic terenów chronionych oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Marszałkowi Województwa Kujawsko - Pomorskiego oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia, czy struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych), 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. Uciążliwość przedmiotowej trasy określono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Obliczenia emisji i rozprzestrzeniania zanieczyszczeń dla wszystkich odcinków oraz lat analizy 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). W obliczeniach uwzględniono tło zanieczyszczeń powietrza, co pozwoliło wziąć pod uwagę inne niż drogowe źródła zanieczyszczeń.

Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, iż nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń stężeń średniorocznych emitowanych z projektowanej drogi zarówno w roku 2022, jak i w 2032. W kilku przypadkach odnotowano wystąpienie stężenia maksymalnego NO_2 wyższego od wartości dopuszczalnej, jednak częstość tego przekroczenia mieści się zawsze w dopuszczalnym zakresie. Wartości dopuszczalne stężeń z uwzględnieniem częstości przekroczeń uważa się za dotrzymywane.

Należy podkreślić, iż analizowana inwestycja znajduje się na wstępnym etapie projektowania, brak jest szczegółowych informacji na temat prac budowlanych, specyfikacji technicznej rozwiązań technologicznych.

Na tym etapie postępowania administracyjnego przedstawione w raporcie analizy i obliczenia emisji substancji oraz energii należy uznać za wystarczające. Pozwalają one stwierdzić, iż przedsięwzięcie, przy założeniu projektowanych rozwiązań nie będzie stanowiło zagrożenia dla stanu jakości środowiska w rejonie inwestycji. Jednakże szczegółowe parametry emisji, rozwiązania w zakresie techniki i technologii, znane będą na etapie projektu budowlanego.

Na etapie opracowywania projektu budowlanego, będzie możliwe doprecyzowanie i zweryfikowanie przyjętych rozwiązań technicznych, przede wszystkim w zakresie ochrony klimatu akustycznego. Przyjęte rozwiązania zabezpieczeń akustycznych na obecnym etapie zaawansowania prac mogą okazać się niedoszacowane lub zbyt przeszacowane.

W związku z powyższym, konieczne jest nałożenie obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach której przedstawione zostaną szczegółowe obliczenia i rozwiązania z zakresu ochrony środowiska (w szczególności ochrony klimatu akustycznego), w oparciu o konkretne rozwiązania ujęte w projekcie budowlanym. Dokonując oceny zachowania dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku w pierwszej kolejności należy mieć na uwadze teren podlegający ochronie przed hałasem, a nie sam obiekt, który decyduje o funkcji tego terenu. Na tym etapie zaistnieje konieczność uszczegółowienia przebiegu granic terenów chronionych przed hałasem pod kątem faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Na etapie projektu budowlanego, należy ponownie zweryfikować możliwość powstawania i rozchodzenia się hałasu z dylatacji obiektów inżynierskich i rozważyć, w razie konieczności, zastosowanie dodatkowych rozwiązań technicznych ograniczających oddziaływanie.

W czasie normalnej eksploatacji drogi powstaną różne rodzaje odpadów. Zasadniczą masę odpadów stanowić będą odpady podobne do komunalnych oraz odpady powstające podczas prac konserwacyjnych urządzeń drogowych.

W trakcie eksploatacji dróg będą powstawać przede wszystkim odpady związane z utrzymaniem czystości na drodze, usuwaniem śladów kolizji oraz utrzymaniem technicznym drogi. Są to głównie odpady podobne do komunalnych, w tym trawa z koszonych poboczy, drobne elementy zużywających się pojazdów oraz drobne elementy wyposażenia dróg.

Źródłem odpadów będą również zużyte źródła światła oraz oprawy oświetleniowe. Odpady te powinny być gromadzone i okresowo przekazywane firmom zajmującym się unieszkodliwianiem tego typu odpadów – w szczególności obowiązek ten dotyczy odpadów niebezpiecznych (lampy sodowe).

Okresowo mogą być wytwarzane odpady z czyszczenia studzienek na odcinkach ulicznych.

Służby utrzymania drogi podmiotu odpowiedzialnego za zarządzanie drogą, winny zapewnić możliwość przekazania wszystkich powstających odpadów, w tym również powstających w wyniku zdarzeń losowych. Wytwórcą i posiadaczem pewnych typów odpadów, pochodzących ze specjalistycznych akcji ratowniczych, mogą być jednostki wykonujące odpowiednie zadania, a nie zarządzający drogą. Sytuacje awaryjne są zdarzeniami losowymi. Brak jest możliwości precyzyjnego oszacowania ilości zanieczyszczeń powstających w takich sytuacjach.

Odpady zebrane przez służby utrzymania drogi należy przekazać bez zbędnej zwłoki do właściwego zakładu przetwarzania. Ze względu na niewielkie ilości powstających odpadów, dopuszczone jest czasowe magazynowanie. Należy to robić selektywnie w wyznaczonych miejscach, w sposób ograniczający kontakt ze środowiskiem (magazyny, wiaty, zamykane pojemniki, kontenery).

Przedmiotowa inwestycja przebiega w:

a) Obszarze Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko - Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia, gdzie obowiązuje uchwała nr IX/181/19 Sejmiku

Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko - Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. z 2019 r., poz. 4756),

b) Obszarze Chronionego Krajobrazu Wydmowy na południe od Torunia, gdzie obowiązuje uchwała nr VI/119/19 Sejmiku Województwa Kujawsko - Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydmowy na południe od Torunia (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. z 2019 r., poz. 3069).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 j.t.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Inwestycja wymaga również przekroczenia użytku ekologicznego (kod CRFOP: PL.ZIPOP.1393. UE.0403083.992), poprzez budowę mostu o funkcji przejścia dla zwierząt średnich w ok. km 12+500. Zgodnie z raportem „funkcja ekologiczna użytku jako siedliska i szlaku migracji zwierząt oraz integralność całego obiektu przyrodniczego zostanie w ten sposób zachowana”. Jednocześnie, celem zapewnienia właściwej ochrony użytku ekologicznego na etapie realizacji, w niniejszej decyzji, wskazano na konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego w odniesieniu do prac realizowanych w rejonie ww. użytku ekologicznego.

Ponadto, zgodnie z przedłożoną dokumentacją w wariancie preferowanym, w potencjalnej kolizji z przewidywanymi rozwiązaniami projektowymi znajduje się pomnik przyrody, przy czym raport wskazuje, że ostateczne rozwiązania projektowe powinny uwzględniać zarówno jego fizyczne zachowanie, jak i wcześniejsze wykonanie prac budowlanych w sposób niezagrażający pomnikowym drzewom przewidzianym do zachowania.

W przypadku, jeśli na etapie opracowania dokumentacji i realizacji inwestycji, rozwiązania szczegółowe wymagać będą naruszenia oraz podjęcia czynności objętych zakazami względem ww. form ochrony przyrody (tj. pomników przyrody lub użytku ekologicznego), zastosowanie znajduje art. 45 ust. 2 pkt 2 ustawy o ochronie przyrody, zgodnie z którym zakazy nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, po uzgodnieniu z organem ustanawiającym daną formę ochrony przyrody.

Realizacja zadania spowoduje wycinkę zadrzewień, przy czym następuje ona przede wszystkim w odniesieniu do istniejących drzewostanów gospodarczych, na których jest prowadzona gospodarka leśna.

Zgodnie z przedłożonym raportem realizacja inwestycji w wariancie preferowanym wymaga zniszczenia płatów siedlisk przyrodniczych 91I0 ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petreae* (13795 m^2), 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum* albo-*fragilis, Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe (17811 m^2), 91T0 śródlądowy bór chrobotkowy (78618 m^2) oraz 6120 ciepłolubne murawy napiaskowe (20 m^2). Zniszczenie to obejmuje siedliska przyrodnicze poza obszarami Natura 2000 i dotyczy płatów o przeciętnej lub niskiej reprezentatywności. Zniszczenie obejmować będzie część powierzchni (łącznie 110244 m^2 z 308344 m^2) dla ww. siedlisk stwierdzonych w zasięgu inwestycji, a zniszczenie to związane jest przede wszystkim z zajęciem terenów leśnych (drzewostanów gospodarczych). Zgodnie z raportem nie jest możliwa pełna kompensacja przedmiotowego zniszczenia, a ochrona siedlisk przyrodniczych obejmuje w przedmiotowym przypadku w szczególności działania minimalizujące i zabezpieczające w odniesieniu do płatów ww. siedlisk, których zajęcie nie jest wymagane. Z uwagi na charakter oraz rozmieszczenie ww. siedlisk w regionie i w kraju nie stwierdza się, aby ww. zniszczenie skutkowało znacząco negatywnym wpływem na zachowanie przedmiotowych siedlisk. Ponadto w celu ochrony zadrzewień i terenów leśnych, w tym siedlisk przyrodniczych 91E0, 91T0 oraz 91I0 w niniejszej decyzji wskazano na konieczność zabezpieczenia zadrzewień przed uszkodzeniem w czasie realizacji inwestycji.

Zamierzenie wymaga zniszczenia siedlisk oraz osobników chronionych roślin (kocanek piaskowych), grzybów (błyskoporka podkorowego) i porostów: włostki brązowej, płucnicy islandzkiej, płucnicy płotowej, chrobotków (leśnego, najeżonego, reniferowego), żółtlicy chropowatej, pustułki rurkowatej, popielaka pylastego, przylepnika złotawego, pawężnicy psiej, pawężnicy Neckera, odnożycy mączystej, chróścika inkrustowanego, brązowiaczki zielonawej, brodaczek (zwyczajnej, nadobnej, kępkowej, Wasmutha) oraz złotlinki jaskrawej.

Z uwagi na biologię ww. gatunków, rozmieszczenie oraz rozpowszechnienie populacji krajowej, a także skalę koniecznego zniszczenia, nie stwierdza się znacząco negatywnego wpływu inwestycji w przedmiotowym zakresie.

Zgodnie z raportem w wariancie preferowanym nie nastąpi kolizja ze stwierdzonymi stanowiskami chronionych bezkręgowców (w tym biegacza pomarszczonego i obrzeżonego, trzmieli: rudonogiego i ziemnego oraz mrówek: ćmawej, łąkowej, pniakowej i rudnicy), a także minoga strumieniowego, w związku z powyższym nie przewiduje się dodatkowych działań w odniesieniu do ww. gatunków, w tym kompensacyjnych.

Realizacja zadania wymaga zniszczenia siedlisk gatunków płazów objętych ochroną: ropuchy szarej i grzebiuszki (siedlisko w ok. km 8+500), ropuchy szarej (siedlisko w ok. km 10+600 – zniszczenie częściowe siedliska) oraz traszki zwyczajnej (siedlisko w ok. km 31+890). Zniszczenie związane jest w szczególności z zajęciem siedlisk - zbiorników wodnych, pozostających w kolizji z inwestycją. Częściowemu zniszczeniu (naruszeniu) ulegną również siedliska chronionych gatunków gadów: jaszczurki zwinki, gniewosza plamistego, padalca zwyczajnego (łącznie 220857 z 1167197 m^2). Zniszczenie związane jest z zajęciem terenu (przede wszystkim obszarów leśnych), w obrębie których stwierdzono występowanie gatunków i które stanowią część areału zajmowanego przez wykazane populacje.

Z uwagi na konieczność zniszczenia siedlisk oraz ze względu na występowanie migracji herpetofauny przyjęto szereg działań minimalizujących i zabezpieczających, w tym nadzór przyrodniczy, wykonanie przejść dla zwierząt (w tym przejść dla płazów i zwierząt małych) wraz z wygrodzeniami stałymi, zastosowanie wygrodzeń tymczasowych w miejscach migracji płazów oraz gadów, wygrodzenie drogi w sposób uwzględniający występowanie małych zwierząt (w tym gadów i płazów), a także wykonanie siedlisk zastępczych dla płazów (zbiorników wodnych). Ponadto, uwzględniając wykazaną w raporcie na podstawie przeprowadzonych prac terenowych obecność siedlisk i możliwość migracji herpetofauny, w niniejszej decyzji zawarto wymóg zabezpieczenia studzienek i innych urządzeń (np. odwodnieniowych) przed wpadnięciem i uwięzieniem w nich małych zwierząt (w szczególności płazów i gadów). W przypadku braku takiej możliwości, urządzenia wyposażyć należy w pochylnie lub rury umożliwiające samodzielne wydostawanie się zwierząt, w tym płazów, co uwzględnia dobre praktyki w ww. zakresie (np. Kurek R., Rybacki M., Sołtysik M. 2011. Ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Poradnik ochrony płazów). W związku z powyższym nie stwierdzono znacząco negatywnego wpływu na ww. gatunki płazów i gadów.

Zgodnie z przedłożonym raportem w granicach inwestycji zinwentaryzowano łącznie 74 gatunki ptaków, dla których nastąpić może zniszczenie siedlisk lęgowych. Jednocześnie

raport jako podstawowe działanie w przedmiotowym zakresie przyjmuje dostosowanie terminu prowadzenia prac przygotowawczych, w tym wycinki do okresu lęgowego ptaków. W przedłożonej dokumentacji (w tym w uzupełnieniach raportu) nie przewidziano wykonania siedlisk zastępczych - skrzynek lęgowych dla ptaków, gdyż cyt. „należy uznać, że ptaki liczne, wykazując zagęszczenie powyżej 1 pary na hektar, i liczebność powyżej 30 tysięcy par w kraju nasycają odpowiadające sobie siedliska. Ich populacja jest stabilizowana konkurencją wewnątrzgatunkową o miejsca do gniazdowania oraz zasoby pokarmowe i jest mało zależna (w tym mało zagrożona) przez czynniki zewnętrzne. W takim przypadku dodanie stanowisk rozrodczych, na przykład budek lęgowych, nie zwiększy populacji gatunku, bo nie pozwoli na to terytorializm ptaków i ograniczone zasoby pokarmowe."

Na podstawie analizy przedstawionej dokumentacji tut. Organ nie podziela stanowiska autorów raportu, gdyż wykonanie skrzynek lęgowych nie ma na celu zwiększenia populacji gatunków ptaków, lecz odtworzenie zniszczonych siedlisk lęgowych oraz zapewnienie siedlisk zastępczych. Należy tutaj uwzględnić fakt, że skala zniszczeń siedlisk ptaków objętych ochroną związana jest przede wszystkim z wycinką terenów leśnych. Są to przede wszystkim drzewostany gospodarcze ze znacznym udziałem sosny zwyczajnej, w obrębie których obecność dogodnych siedlisk dla ptaków wykorzystujących dziuple jest ograniczona (m.in. z uwagi na gospodarczy charakter drzewostanu) i z pewnością może być czynnikiem limitującym możliwość zasiedlenia danego obszaru. Dane publikowane potwierdzają, że „w drzewostanach leśnych (...) brak, względnie niedostatek, dziupli naturalnych ogranicza możliwości odbywania lęgów dziuplakom" (Sikora S. 2010. Występowanie oraz cele i możliwości praktycznej ochrony dziuplaków w różnych środowiskach ze szczególnym uwzględnieniem drzewostanów leśnych. Zarządzanie Ochroną Przyrody w Lasach 4: 131−145). Faktyczna skala utraty siedlisk lęgowych ptaków może być potęgowana na skutek porzucenia siedlisk znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji, zarówno na etapie realizacji (w związku z przekształceniem terenu, obecnością pracowników i maszyn), jak i jej funkcjonowania.

Ponadto autorzy raportu (pomimo wezwań tut. Organu) nie przedstawili w raporcie danych dotyczących lokalizacji stwierdzonych siedlisk dla wszystkich gatunków ptaków w zasięgu inwestycji, a wskazania dotyczące „nasycenia siedlisk" przez ptaki nie zostały w żaden sposób poparte, np. analizą dostępnych danych i opierają się o ogólne stwierdzenia przedstawione w raporcie (wraz z uzupełnieniami). Co więcej, z uwagi na zniszczenie siedlisk gatunków ptaków objętych ochroną, wskazywany w raporcie zamiar odstąpienia

od wykonania siedlisk zastępczych (skrzynek lęgowych) stoi w sprzeczności ze wskazaniami § 10 pkt 4 lit. g rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183 ze zm.), zgodnie z którym budowa sztucznych miejsc lęgowych jest jedną z metod ochrony populacji gatunków objętych ochroną ścisłą oraz częściową. Tym samym, zgodnie z zasadą przezorności, nie można zgodzić się ze stwierdzeniem, że wykonanie siedlisk zastępczych dla ptaków (przede wszystkim z grupy tzw. dziuplaków) w postaci skrzynek lęgowych nie jest konieczne. W związku z powyższym wskazano na potrzebę zapewnienia kompensacji przyrodniczej w zakresie siedlisk lęgowych ptaków objętych zniszczeniem.

Ilość i rodzaj wymaganych siedlisk zastępczych ustalono w oparciu o przedstawione w raporcie informacje dotyczące liczebności poszczególnych gatunków ptaków mogących wykorzystywać skrzynki lub kosze lęgowe jako siedliska rozrodu oraz uwzględniając charakter terenu (w tym obecność i powierzchnię siedlisk leśnych) i biologię poszczególnych gatunków.

W przypadku gatunków, dla których w raporcie (str. 545 - 546) przedstawiono informacje dotyczące ilości stanowisk pozostających w kolizji z inwestycją, do ustalenia skali kompensacji przyrodniczej (tj. ilości i rodzaju siedlisk zastępczych) przyjęto bezpośrednio informacje przedstawione w raporcie.

W przypadku pozostałych gatunków, dla których (pomimo wezwań tut. Organu) nie przedstawiono informacji nt. szczegółowej ilości i lokalizacji stwierdzonych stanowisk, a jedynie ogólne dane dotyczące ilości par stwierdzonych w granicach obszaru inwentaryzacji (str. 99 - 101 załącznika 1 do wyjaśnień na wezwanie z dnia 28 czerwca 2019 r.) ilość par i siedlisk lęgowych poszczególnych gatunków, pozostających w zasięgu oddziaływania inwestycji w wariancie preferowanym ustalono w oparciu o posiadane i dostępne materiały, w szczególności:

- wskazaną w przedłożonej dokumentacji ilość par stwierdzonych gatunków ptaków,
- charakter siedlisk i preferencje ekologiczne poszczególnych gatunków ptaków,
- powierzchnię rzeczywistego zajęcia terenu i przebieg poszczególnych wariantów z uwzględnieniem możliwego oddziaływania inwestycji, w tym w kontekście zagęszczeń osiąganych przez poszczególne gatunki w siedliskach występujących w przebiegu inwestycji (na podst. Kuczyński L., Chylarecki P. 2012. Atlas pospolitych ptaków lęgowych Polski. Rozmieszczenie, wybiórczość siedliskowa, trendy. Biblioteka Monitoringu Środowiska),

- biologię i preferencje poszczególnych gatunków, a także dobre praktyki, w tym w odniesieniu do możliwości wykorzystania siedlisk zastępczych i typów ww. siedlisk (np. Mikusek R. 2012. Budki dla ptaków. Fundacja Wspierania Inicjatyw Ekologicznych. Kraków).

W oparciu o powyższe, mając na względzie wymogi wynikające z zasady przezorności, określone w niniejszej decyzji wskazania co do ilości i parametrów wynikają z ilości i charakterystyki populacji poszczególnych gatunków, co do których istnieje realne ryzyko zniszczenia lub porzucenia zajmowanych siedlisk na skutek realizacji i funkcjonowania drogi.

Gatunki mogące wykorzystywać skrzynki lęgowe, których populacje stwierdzone zostały w zasięgu inwestycji to w szczególności:

- gągoł (raport wskazuje na kolizję z 1 stanowiskiem dla odcinka 2,wariant 6 czerwony),
- siniak (raport wskazuje na kolizję z 4 stanowiskami dla odcinka 2,wariant 6 czerwony),
- dzięcioł czarny (raport wskazuje na kolizję z 7 stanowiskami dla odcinka 2, wariant 6 czerwony),
- dudek (raport wskazuje na kolizję z 1 stanowiskiem dla odcinka 2, wariant 6 czerwony),

a także gatunki, dla których określono ogólne dane dotyczące ilości par stwierdzonych w granicach obszaru inwentaryzacji, tj.:

- bogatka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 200 par),
- czarnogłówka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 20 par),
- czubatka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 200 par),
- dzięcioł duży (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 150 par),
- dzięcioł średni (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 2 pary),
- kopciuszek (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 20 par),
- kowalik (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 200 par),

- krętogłów (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 10 par),
- mazurek (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 50 par),
- modraszka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 70 par),
- pełzacz leśny (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 200 par),
- pleszka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 10 par),
- sosnówka (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 700 par),
- szpak (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 20 par),
- wróbel (raport szacuje liczebność populacji w granicach obszaru inwentaryzacji na 60 par).

Dla ww. gatunków w raporcie przewidziano wykonanie skrzynek lęgowych w łącznej ilości 534 sztuk, przy czym w odniesieniu do dzięciołów (czarnego, dużego oraz średniego) z uwagi na sporadyczne wykorzystanie skrzynek, jak również uwzględniając biologię gatunków, odstąpiono od potrzeby wykonania siedlisk zastępczych.

W przypadku uszatki, dla której kolizja (odcinek 2, wariant 6 czerwony) następuje z 1 siedliskiem, uwzględniono możliwość zastosowania jako siedliska zastępczego tzw. kosza lęgowego.

Ponadto w zasięgu oddziaływania inwestycji pozostają 3 wyznaczone na podstawie art. 60 ustawy o ochronie przyrody, strefy ochrony miejsc gniazdowania bielika. Z uwagi na biologię gatunku, który poszczególne gniazda wykorzystywać może okresowo, na etapie raportu nie jest możliwe jednoznaczne ustalenie sposobu postępowania w przedmiotowym zakresie, a faktyczny sposób podejmowanych działań powinien zostać dostosowany do:

- rzeczywistego występowania (zasiedlenia i sukcesu lęgowego) gatunku w obrębie poszczególnych stref, mogących ulec naruszeniu (w tym uwzględniając oddziaływanie związane z przekształceniem sposobu użytkowania strefy na etapie realizacji i funkcjonowania inwestycji),

– wymogów formalnych obowiązujących w odniesieniu do stref ochrony i wynikających w szczególności z ustaleń art. 60 ustawy o ochronie przyrody - w sytuacji koniecznego naruszenia strefy ochrony należy zwrócić się z wnioskiem (i uzyskać stosowną decyzję) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o zmianę lub likwidację strefy ochrony pozostającej w kolizji z inwestycją lub o zezwolenie na podjęcie czynności objętych zakazami w obrębie strefy ochrony.

Z tego względu, w przedłożonym i uzupełnionym raporcie, przyjęto alternatywne i możliwe do wdrożenia rozwiązania (m.in. korektę przebiegu drogi). Jednocześnie tut. Organ nie podziela stanowiska autorów raportu, wskazujących na brak możliwości kompensacji w przypadku zniszczenia siedlisk bielika. Jak wskazują dostępne dane, np. Mizera 2007. Czy bielik *Haliaeetus albicilla* wymaga czynnej ochrony? Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej. Zeszyt 2/3 (16): 401-418 oraz Anderwald 2006. Rekonstrukcje gniazd naturalnych, budowa gniazd sztucznych dla ptaków szponiastych i sów leśnych. Studia i Materiały Centrum Edukacji Przyrodniczo-Leśnej. Zeszyt 1(11): 201-214, budowa sztucznych gniazd dla bielika jest jednym ze sposobów ochrony gatunku, w tym w zakresie rekonstrukcji siedlisk lęgowych i miejsc gniazdowania. Rozwiązanie to uwzględnia również wymogi § 10 pkt 4 lit. g) cyt. rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt, zgodnie z którym budowa sztucznych miejsc lęgowych jest jedną z metod ochrony populacji gatunków objętych ochroną.

Jednocześnie zgodnie z Chodkiewicz T., Chylarecki P., Sikora A., Wardecki Ł., Boberek R., Neubauer G., Marchowski D., Dmoch A., Kuczyński L. 2019. Raport z wdrażania art. 12 Dyrektywy Ptasiej w Polsce w latach 2013-2018: stan, zmiany, zagrożenia. Biuletyn Monitoringu Przyrody 20: 1-80 krajowa populacja bielika wynosi od 1300 do 1900 par lęgowych, zatem ewentualna utrata siedlisk lęgowych 3 par gatunku (tj. 0,16 - 0,23% populacji krajowej), przy jednoczesnym zapewnieniu siedlisk zastępczych, nie wiąże się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na populację krajową bielika.

Zgodnie z raportem realizacja inwestycji wymagać będzie wykonania ekranów akustycznych, dla których (w przypadku wykonania ekranów lub ich elementów w formie przezroczystej) przewidziano zabezpieczenia przed kolizjami ptaków. W niniejszej decyzji, w oparciu o raport oraz dobre praktyki (Zbyryt A. 2012. Poradnik ochrony ptaków przed kolizjami z przezroczystymi ekranami akustycznymi oraz oknami budynków) wskazano przykładowe i preferowane rozwiązania w ww. zakresie.

Z uwagi na możliwe zasiedlenie obiektów podlegających rozbiórce i wyburzeniu przez ptaki oraz nietoperze, w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wskazano na wymóg kontroli obiektów pod kątem obecności w ich obrębie siedlisk gatunków chronionych. W przypadku stwierdzenia siedlisk ww. gatunków, sposób i termin wykonania rozbiórki lub wyburzenia należy uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem (ornitologiem, chiropterologiem), celem wykluczenia zniszczenia lęgów lub zabicia osobników zwierząt.

Zgodnie z przedłożonym raportem, realizacja inwestycji w wariancie preferowanym w przebiegu odcinka 2 (wariant 6 czerwony) będzie wiązać się z zajęciem i zniszczeniem siedlisk gatunków nietoperzy:

- w ok. km 11+040 (mroczek późny),
- w ok. km 12+500 (mroczek późny, nocek duży, borowiec wielki, karlik większy, karlik malutki, nocek sp., karlik drobny),
- w ok. km 19+950 (mroczek późny),
- w ok km 34+640 (borowiec wielki)
- w ok. km 34+660 (borowiaczek).

W związku z powyższym, w oparciu o raport wskazano na wymóg kontroli zasiedlonych przez nietoperze obiektów przez specjalistę chiropterologa przed ich zniszczeniem oraz dostosowanie terminu wykonania prac związanych ze zniszczeniem siedliska do sposobu wykorzystania obiektu przez stwierdzoną populację nietoperzy. Zapewnione zostaną również siedliska zastępcze w postaci skrzynek dla nietoperzy, których szczegółowy sposób wykonania oraz lokalizację ustalić należy ze specjalistą przyrodnikiem - chiropterologiem, uwzględniając biologię i preferencje gatunków, których siedliska podlegać będą zniszczeniu.

Inwestycja w wariancie preferowanym przebiega w odległości ok. 200 m od obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001, w tym w obrębie obszaru migracji nietoperzy, wskazanego w zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 17 lutego 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001 (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. z 2014 r., poz. 579). Ww. obszar wyznaczono w celu ochrony populacji zimującej (wraz z siedliskami) gatunków nietoperzy - nocka dużego oraz mopka.

Zgodnie z raportem na etapie koncepcji ustalono stałą szerokość linii rozgraniczających wynoszącą 100 m. Wstępnie przyjęte rozwiązania drogowe wymagają pasa terenu o połowę węższego, więc zakres wycinki obejmie pas o szerokości około 50 m.

Powierzchnia wycinki obejmie około 8 ha w wariancie preferowanym łącznicy i 10 ha w wariancie alternatywnym, stąd uznać należy, że wycinka została tutaj ograniczona do niezbędnego minimum. Jednocześnie inwestycja w rejonie sąsiadującym z obszarem Forty w Toruniu PLH040001 realizowana jest w znacznym stopniu w oparciu o istniejący pas drogowy i nie wprowadzi dodatkowych barier dla migracji nietoperzy. Ponadto raport wraz z przedłożonymi wyjaśnieniami wskazuje, że nowym elementem infrastruktury będzie węzeł Podgórz - w preferowanym wariancie 2 węzła w km 5+793 poprzeczna oś węzła została oparta na istniejącej drodze dojazdowej w ciągu ulicy Drzymały. Otoczenie drogi poprzecznej jest otwarte lub luźno zadrzewione, stąd możliwość przekroczenia przez nietoperze drogi poprzecznej na wysokości węzła nie zmieni się. Przewiduje się oświetlenie węzła, przy czym należy zalecić wykorzystanie opraw kierunkowych, co uwzględniono i uszczegółowiono w niniejszej decyzji. Na odcinku 3 i 4 raport zaleca wykorzystanie lamp typu LED lub niskoprężnych sodowych. Działanie to ma na celu ograniczenie przywabiania owadów (a w konsekwencji również ograniczenie wabienia nietoperzy) oraz wyeliminowanie zakłócenia przelotów nietoperzy na skutek tzw. zanieczyszczenia światłem. Znajduje to potwierdzenie m.in. w materiałach publikowanych, np. Gołębniak 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.

W związku z powyższym wykluczono znacząco negatywne oddziaływanie inwestycji na populacje nietoperzy oraz obszar Natura 2000 Forty w Toruniu PLH040001.

Inwestycja realizowana jest ponadto w odległości ok. 400 m od granic obszaru Natura 2000 Wydmy Kotliny Toruńskiej PLH040041, który wyznaczono m.in. w celu ochrony populacji rozrodczej wilka. Zgodnie z raportem w rejonie stwierdzono występowanie rewirów wilka, co z kolei wskazuje na migrację tego gatunku w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Z tego względu w raporcie przewidziano wykonanie przejść dla zwierząt dużych (wg kilometrażu w odcinku 2, wariant 6 czerwony) w km 5+170,00, 19+600,00, 30+970,00, 38+426,43 (przejścia górne o minimalnej szerokości 35 m). Dodatkowo funkcję przejścia spełniać będzie wiadukt w ciągu drogi lokalnej nad drogą ekspresową S-10 oraz łącznicą o skrajni pionowej w km 9+632,54 (odcinek 3, wariant 1, niebieski).

Zgodnie z przedłożonym raportem i wyjaśnieniami do raportu szerokość minimalna wynosząca 35 m pozwoli jednocześnie na zapewnienie możliwości migracji zwierząt, w tym wilka. Ponadto, przewidziano wykonanie przejść dla zwierząt średnich i małych, a także

wygrodzenie drogi w całym przebiegu, co pozwoli na zapewnienie możliwości migracji zwierząt.

Jednocześnie w niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w oparciu o dobre praktyki w ww. zakresie (w tym Kurek R. 2010 Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach), wskazano na konieczny sposób zagospodarowania przejść dla zwierząt (wskazania te nie dotyczą wiaduktów w km 6+450 odcinek 2 wariantu 6 czerwonego oraz w km 9+632,54 odcinek 3 wariantu 1 niebieskiego, z uwagi na funkcję komunikacyjną pełnioną przez te obiekty, które jednocześnie będą umożliwiać migrację zwierząt).

Zgodnie z raportem w przebiegu wariantu preferowanego nie stwierdzono występowania bobra europejskiego oraz wydry, których siedliska mogłyby ulec naruszeniu.

Z uwagi na wykonanie obiektów przejść dla zwierząt, a także obecność istniejącej infrastruktury drogowej oraz kolejowej, w oparciu o raport przewidziano monitoring porealizacyjny w zakresie skuteczności przejść dla zwierząt, a także monitoring śmiertelności zwierząt. Z uwagi na możliwe oddziaływanie skumulowane inwestycji z ww. infrastrukturą, w szczególności z drogą krajową nr 10 oraz linią kolejową nr 18 w odniesieniu do przewidzianego w raporcie monitoringu śmiertelności wskazano na wymóg uwzględnienia śmiertelności zwierząt również na drodze krajowej nr 10 oraz linii kolejowej nr 18 na odcinku od Bydgoszczy do Torunia: od granic ewidencyjnych miasta Bydgoszcz do węzła Czerniewice planowanej trasy S-10. Działanie to ma na celu rozpoznanie występowania możliwego zjawiska „wyprowadzania" zwierząt przez planowane przejścia na istniejące drogi i linie kolejowe, co z kolei skutkować może zwiększoną śmiertelnością zwierząt. Uzyskanie informacji na temat faktycznego występowania (lub braku) i ewentualnej skali ww. zjawiska stanowić będzie podstawę do określenia i podjęcia dodatkowych działań korygujących.

Ponadto, w raporcie przewidziano także monitoring stref bielika pozostających w zasięgu możliwego oddziaływania inwestycji, a także monitoring skuteczności działań kompensujących, w tym zasiedlenia skrzynek przez nietoperze i zasiedlenia zbiorników zastępczych przez płazy. Z uwagi na wskazany obowiązek zapewnienia siedlisk zastępczych dla ptaków, za konieczny uznano również monitoring zasiedlania skrzynek przez ptaki. Jednocześnie, uwzględniając biologię gatunków, dla których wykonywane są ww. siedliska zastępcze, monitoring ten przeprowadzić należy jedynie w drugim roku po oddaniu inwestycji do eksploatacji.

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, w oparciu o raport wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji, wskazując jednocześnie kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru. Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego winien być każdorazowo dostosowany do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

W odniesieniu do pomników przyrody oraz użytku ekologicznego, które zlokalizowane są w przebiegu oraz w zasięgu oddziaływania inwestycji, przy dalszym planowaniu oraz realizacji uwzględnić należy uwarunkowania wynikające z art. 44, a także art. 45 ustawy o ochronie przyrody.

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

- 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 uszkadzanie 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 wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Z uwagi na lokalizację w przebiegu oraz w zasięgu oddziaływania inwestycji stref ochrony miejsc gniazdowania bielika, zastosowanie znajdują uwarunkowania wynikające z art. 60 ustawy o ochronie przyrody, w tym zakazy wskazane w art. 60 ust. 6 ww. ustawy.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 120 ust. 1 i ust. 4 ustawy o ochronie przyrody na obszarach objętych ochroną zabrania się wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania w tym środowisku roślin gatunków obcych. Powyższe uwarunkowania prawne wymagają uwzględnienia na etapie planowania i realizacji, np. nasadzeń drzew i krzewów.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

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

W odniesieniu do transportu drogowego wrażliwość na warunki klimatyczne rozpatrzono z punktu widzenia trzech podstawowych elementów tj.:

- infrastruktura,
- środki transportu,
- komfort socjalny.

Z drugiej strony, transport drogowy jest ze względu na przestrzenny charakter szczególnie wrażliwy na zmieniające się zjawiska klimatyczne. Silne wiatry powodujące m.in. tarasowanie dróg i zniszczenia infrastruktury drogowej oraz pojazdów mogą w przyszłych latach się nasilać. Analogicznie zmiany będzie można zaobserwować w przypadku gwałtownych opadów zarówno deszczu, jak i śniegu, których występowanie zaburza płynność transportu. Problemy związane z nasilającym się występowaniem wysokich temperatur również oddziałują negatywnie zarówno na pojazdy, jak i na elementy infrastruktury drogowej. Szczególnie uciążliwe są dla nich długotrwałe upały. W związku z częstym występowaniem temperatur bliskich zeru w porze zimowej nasilać się będzie występowanie mgły, która poprzez ograniczenie widoczności wpłynie negatywnie na transport drogowy,

a wielokrotne przechodzenie poprzez punkt 0°C przy braku pokrywy śnieżnej powoduje szybką degradację stanu nawierzchni.

W związku z realizacją zamierzenia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji.

Oddziaływanie projektowanej drogi S-10 rozważano łącznie z przecinanymi przez nią drogami poprzecznymi. W ten sposób przeprowadzono w szczególności analizę rozprzestrzeniania hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Ponadto, uwzględnienie w obliczeniach tła zanieczyszczeń powietrza pozwalało wziąć pod uwagę inne niż drogowe źródła zanieczyszczeń.

W podobny skumulowany sposób wykonano analizę wpływu na środowisko przyrodnicze, w której uwzględniono zajęcie terenu i wynikające z niego niszczenie siedlisk, łącznie z węzłami drogowymi, łącznikami do dróg istniejących, OUD i MOP-ami.

Budowa drogi ekspresowej pozwoli na zmniejszenie natężenia ruchu na drogach istniejących i odpowiednie zmniejszenie stężeń zanieczyszczeń powietrza oraz poziomów hałasu w ich rejonie. Z drugiej strony, droga S-10 projektowana jest częściowo w śladzie istniejącej drogi krajowej. Dzięki temu na tych odcinkach nie pojawi się nowy szlak drogowy i nowe źródło emisji, a jednocześnie rozwiązania techniczne, w tym urządzenia ochrony środowiska, które zostaną dostosowane do aktualnie zakładanych parametrów ruchu.

Innym aspektem oddziaływań skumulowanych jest budowa kolejnej bariery w obrębie Puszczy Bydgoskiej. Droga ekspresowa S-10 i droga krajowa nr 10 mogą łącznie utrudniać migrację zwierząt między Puszczą Bydgoską a Doliną Wisły. Podobny efekt może dać projektowana droga S-10 i istniejąca linia kolejowa 18 Kutno – Piła Główna w obrębie samej Puszczy Bydgoskiej.

W każdym przypadku przebieg drogi odpowiada najważniejszemu kierunkowi migracji korytarza i nie obniża jego funkcji. Zaprojektowane przejścia dla zwierząt wzmacniają jednocześnie integralność obszaru korytarza po obu stronach drogi i powiązania z sąsiednim, dolinnym korytarzem GKPnC-10B.

Podobny przebieg mają dwa warianty odcinka 2 (wariant 2 zielony i 3 żółty) względem dolinnego korytarza GKPnC-10B. Na niewielkim odcinku projektowana droga stanowić będzie granicę korytarza i jest to sytuacja odpowiadająca bieżącej sytuacji. Przebieg

drogi odpowiada najważniejszemu kierunkowi migracji korytarza i nie obniża jego funkcji. Zaprojektowane przejścia dla zwierząt wzmacniają jednocześnie powiązania z sąsiednim, korytarzem GKPnC-14.

Analiza liczby i położenia przejść w kontekście ich przewidywanej funkcjonalności zadecydowały o zmniejszeniu liczby projektowanych przejść względem wstępnych założeń.

Potencjalnie projektowana droga S-10 będzie stanowiła nową, dodatkową barierę w przemieszczaniu się zwierząt, dlatego zostanie ona wyposażona w szereg przejść dla zwierząt. W związku z tym możliwość i skuteczność przemieszczania się zwierząt w obrębie Puszczy Bydgoskiej będzie wysoka. W przypadku odcinkowego wykorzystania przez nową drogę szlaku istniejącej drogi krajowej nr 10, istniejący szlak komunikacyjny zostanie zmodernizowany, zabezpieczony siatkami drogowymi, a ekologiczna łączność terenów przy nim położonych zostanie poprawiona dzięki projektowanym przejściom dla zwierząt. Skuteczność przemieszczania się zwierząt poprzecznie do doliny Wisły w nowym układzie drogowym może być większa, niż obecnie.

Analiza liczby i położenia przejść dla zwierząt uwzględniała obecność i barierowy charakter linii kolejowej. Przyjęte docelowo rozwiązania pozwalają zarówno zachować drożność krajowych korytarzy ekologicznych dla kluczowych gatunków fauny lądowej, jak i integralność lokalnych siedlisk oraz populacji pospolitych zwierząt leśnych.

Planowana inwestycja nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), stwarzałyby ww. ryzyko.

W ramach prowadzonej procedury, na Inwestora nałożono obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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

Pełnomocnik Inwestora, wnioskiem z dnia 15 stycznia 2020 r., znak: L.dz. Mosty 2020/01/00883 (wpływ: 20.01.2020 r.), działając na podstawie art. 108 ustawy Kpa, wniósł

o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zdaniem Pełnomocnika Inwestora, 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 dla lokalnej, ale również krajowej sieci dróg, a z drugiej strony podnosi się bezpieczeństwo mieszkańców, w tym ochronę przed hałasem i zanieczyszczeniem oraz ochronę środowiska.

Konflikt pomiędzy tymi wartościami może być rozstrzygany tylko w kontekście zrównoważonego rozwoju. Jak słusznie zauważył Wojewódzki Sąd Administracyjny 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 uwzględniania zasady zrównoważonego rozwoju obowiązany jest ustawodawca w procesie stanowienia prawa ale z drugiej strony zasadę tę powinny mieć na uwadze organy stosujące prawo. Niekiedy bowiem stan faktyczny wymaga rozważenia i wyważenia rozwiązań korzystniejszych stosując zasadę zrównoważonego rozwoju" (LEX nr 526352).

Przytoczyć też należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., 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" (art. 74 ust. 1). 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 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 programujące 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 ochrona przyrody 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 rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji dróg, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Wskazać też należy na wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, z dnia 21 czerwca 1999 r. IV SA 1425/97 (LEX nr 47860) „Nie może budzić wątpliwości, że budowa ulicy leży w interesie społecznym, który trafnie przedkładany 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 planowych zamierzeń inwestycyjnych (budowy ulicy), nie może być oceniane jako naruszające prawo."

Podstawę do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji administracyjnej, która nie jest prawomocna i ostateczna, stanowi art. 108 ustawy Kpa. Zgodnie z tą regulacją rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie w przypadkach, „gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony".

W ocenie Wnioskodawcy w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia zachodzą jednocześnie dwie przesłanki wymienione w art. 108 ustawy Kpa: inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony. Ustawodawca nie definiuje pojęcia „interes społeczny", ani pojęcia „wyjątkowo ważny interes strony". Pozostawia to ocenie organu uprawnionego do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności.

W przedmiotowym wniosku wskazano na ważny interes społeczny, związany z realizacją wyprowadzeniem ruchu tranzytowego poza miasto Bydgoszcz oraz takie miejscowości jak: Brzoza, Solec Kujawski, Cierpice, Toruń, co spowoduje wzrost bezpieczeństwa dla uczestników ruchu oraz mieszkańców, stanowiąc jednocześnie odpowiedź

na liczne skargi i wnioski lokalnych władz. Zrealizowanie przedsięwzięcia jest także oczekiwane społecznie.

Odnosząc się do przesłanek ważnego interesu strony Pełnomocnik Inwestora wskazał ryzyko zaniechania prac realizacyjnych, które może być wynikiem przedłużających się procedury administracyjnych, a co za tym idzie utratą znacznych środków przewidzianych na realizację zamierzenia.

Zgodnie z podręcznikiem „Duże komentarze Becka. Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz" (R. Haures. M. Wierzbowski, Warszawa 2014): „Organ administracji publicznej, nadając decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, działa będąc w sytuacji zbliżonej do stanu nagłej konieczności, nie mogąc doprowadzić do oczekiwania na upływ terminu do wniesienia odwołania wpływającego na wykonalność decyzji".

W ramach przytoczonej zasady zrównoważonego rozwoju, 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. Wskazane jest zatem również rozstrzyganie konfliktów w duchu zrównoważonego rozwoju w kierunku budowy i modernizacji dróg, jako elementu istotnego z punktu widzenia rozwoju cywilizacyjnego.

Każda inwestycja drogowa, pomimo iż stwarza zagrożenie dla środowiska, jednocześnie służy ludziom i zapewnia rozwój społeczny oraz cywilizacyjny. Jej realizacja z zachowaniem warunków i zasad rozwoju zrównoważonego, leży w interesie społecznym.

Z wyroku tego jednoznacznie wynika, że każde zamierzenie drogowe leży w interesie społecznym; w konsekwencji spełniona jest przesłanka interesu społecznego.

Z kolei drugą przesłanką do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności jest wyjątkowo ważny interes strony. Według orzecznictwa NSA (wyrok z dnia 27 lutego 1998 r. V SA 688/97): „jedna z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędności 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 ustawy Kpa ".

Inwestor w przedmiotowym wniosku wskazał na ważny interes społeczny związany z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia, uzasadniając koniecznością poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Rozpatrywane przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa mieszkańców będących na co dzień uczestnikami ruchu drogowego, zarówno jako zmotoryzowani i piesi.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji, a także wydające decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś, czyli decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

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

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 ze zm.), jednostki budżetowe są zwolnione z opłaty skarbowej.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący,

eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 uouioś
2. Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów

Otrzymują:
1. Pan Czesław Połedniok, Mosty Katowice Sp. z o.o., ul. Rolna 12, 40-555 Katowice
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz
3. Strony postępowania zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego

Do wiadomości:
1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kujawska 4, 85-031 Bydgoszcz
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. ks. F. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk

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