

DECYZJA

Na podstawie art. 104, art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2000 ze zm.) art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 oraz art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, 73 ust.1, art. 74, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 77 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, art. 79 ust.1, art. 80 ust.1 i 2, art. 82, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś, w zw z art. 545 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2022 poz. 2625 ze.zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 t.j.) oraz upoważnienia Wójta Gminy Lubicz – decyzja ORG.0052.41.2018 z dnia 12.12.2018 r., po wydaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego sygn. akt N.NZ.40.3.8.2.2022 z dnia 16.08.2022 r. oraz po wydaniu postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD.6 z dnia 28.10.2022 r. w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach PBDK-Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych”**.

Wójt Gminy Lubicz

ORZEKA

Określić Inwestorowi –Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz, reprezentowany przez pełnomocnika dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach PBDK – Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych” według wariantu 4, następujące warunki środowiskowe korzystania ze środowiska naturalnego:

I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza terenami chronionymi akustycznie.
2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić stały przepływ w cieku Struga Toruńska.
3. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni dróg objętych opracowaniem odprowadzać systemem zamkniętym do cieku Struga Toruńska, po uprzednim podczyszczeniu w osadnikach studni wpustowych oraz separatorze substancji ropopochodnych zintegrowanym z osadnikiem.
4. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną

przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 - 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

5. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

6. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

7. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.

8. Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji zamierzenia, wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na terenie budowy lub/i przekazywać do przetwarzania zgodnie z obowiązującymi przepisami poza teren zamierzenia.

9. Na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji wyznaczyć miejsca do magazynowania wytworzonych odpadów.

10. Odpady magazynować selektywnie w sposób uwzględniający ich właściwości fizykochemiczne (pojemniki, kontenery, beczki, silosy, kosze, worki, big-bagi, opakowania, przemy itp.), w wyznaczonych miejscach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

11. Wycinkę drzew, krzewów oraz rozbiórkę budynków, mostu i przepustu, kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa i chiropterologa braku zasiedlenia przez populacje lęgowe ptaków i nietoperzy. 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.

12. Skalę wycinki drzew przydrożnych ograniczyć do niezbędnego minimum, wynikającego z bezpośredniej kolizji rozbudowywanej drogi. Wycinką objąć maksymalnie do: 291 drzew przydrożnych, 1762 m² krzewów oraz 493 m² powierzchni zagajników.

13. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:

- a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
- b) fizycznym uszkodzeniem krzewów, poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów,
- c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
- d) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

14. Z uwagi na przewidywaną wycinkę wykonać nasadzenia zastępcze w ilościach minimum 247 sztuk drzew oraz 4415 sztuk krzewów, z zastosowaniem gatunków rodzimych, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków. Dopuszcza się stosowanie odmian ozdobnych pochodzących od rodzimych gatunków drzew i krzewów.

15. Do nasadzeń zastępczych drzew i krzewów wykorzystać rośliny zdrewniałe, zahartowane oraz prawidłowo uformowane, z zachowaniem charakterystycznych dla gatunku i odmiany pokroju, wysokości, szerokości i długości pędów, a także równomiernego rozkrzewienia i rozgałęzienia. Sadzonki powinny być z zachowanymi odpowiednio do gatunku proporcją między pniem, koroną i bryłą korzeniową. Materiał musi być zdrowy, bez uszkodzeń mechanicznych, objawów będących skutkiem niewłaściwego nawożenia i agrotechniki oraz bez odrostów podkładki, o następujących cechach:

- a) rośliny min. dwukrotnie szkółkowane,
- b) rośliny z pąkiem szczytowym przewodnika wyraźnie uformowanym,
- c) system korzeniowy sadzonek skupiony i prawidłowo rozwinięty, a na korzeniach szkieletowych powinny występować liczne korzenie drobne,
- d) sadzonki drzew i krzewów wyłącznie balotowane (z bryłą korzeniową) lub w pojemnikach,
- e) pędy szkieletowe korony drzew powinny być dobrze wykształcone i równomiernie rozmieszczone oraz występować w ilości uzależnionej od gatunku i odmiany, jednak nie mniejszej niż 4.

16. Przez okres co najmniej 3 lat (3 pełnych sezonów wegetacyjnych) prowadzić kontrolę udatności wprowadzonych nasadzeń roślinności (drzew i krzewów) oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość nasadzeń.

17. Nasadzenia wykonać w pasie drogowym rozbudowywanej drogi, a w przypadku braku takiej możliwości przy innej drodze zlokalizowanej możliwie najbliżej przedmiotowej inwestycji.

18. Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwieczonych w nich małych zwierząt, które w razie stwierdzenia bezzwłocznie odłowić i przenieść poza zasięg oddziaływania przedsięwzięcia do siedlisk uwzględniających potrzeby biologiczne odłowionych gatunków.

19. Na etapie realizacji prac, a w szczególności na etapie wycinki drzew, rozbiórki budynków, przepustu i mostu oraz prowadzenia prac ziemnych i robót w obrębie koryta Strugi Toruńskiej zapewnić nadzór przyrodniczy, w ramach którego będą:

- a) prowadzone kontrole terenu przed rozpoczęciem robót i w trakcie ich trwania w zakresie występowania gatunków chronionych zwierząt,
- b) wykonane tymczasowe płotki zabezpieczające,
- c) identyfikowane zagrożenia względem gatunków chronionych i ich siedlisk,
- d) wprowadzane stosowne działania zabezpieczające względem stwierdzonych gatunków chronionych i siedlisk ich występowania.

W sytuacji koniecznego zniszczenia siedlisk występowania gatunków chronionych po ich zabezpieczeniu prace wstrzymać do czasu uzyskania zezwolenia w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.), określając zakres działań minimalizujących lub kompensujących.

20. Celem ochrony gatunków chronionych ptaków przed zagrożeniem śmiertelności wskutek kolizji z wprowadzanymi ekranami akustycznymi nie stosować urządzeń o powierzchni transparentnej.

21. Na etapie realizacji robót ziemno-budowlanych w zakresie rozbiórki przepustu i mostu a następnie budowy przepustu w obrębie Strugi Toruńskiej zastosować tymczasowe wyгородzenie terenu. Wyгородzenie wykonać np. z siatki o średnicy oczek (0,5 x 0,5 cm) wysokości 0,5 m części nadziemnej, wkopanej w ziemię na głębokość co najmniej 10 cm z przewieszką na krawędzi górnej o szerokości min. 10 cm skierowanej do najścia zwierząt. Przed wyгородzeniem terenu płazy odłowić i przenieść poza obszar oddziaływania inwestycji. Szczegółowa lokalizacja płotków zostanie wskazana

przez nadzór przyrodniczy przy uwzględnieniu terenu niezbędnego do prowadzenia robót budowlanych.

22. Na etapie realizacji prac w obrębie Strugi Toruńskiej związanych z uregulowaniem i umocnieniem koryta cieku, rozbiórką mostu i przepustu drogowego oraz budową nowego przepustu drogowego, zapewnić stały przepływ wody cieku utrzymując niezakłócone warunki hydrologiczne przepływu.

23. W trakcie prowadzenia prac w obrębie Strugi Toruńskiej (w tym robót przygotowawczych, ziemnych, rozbiórki istniejących obiektów lub budowy nowego przepustu drogowego) nie powodować zanieczyszczenia wód cieku materiałami budowlanymi, gruzem lub masami ziemnymi oraz nie lokalizować w korycie cieku konstrukcji tymczasowych lub stałych.

24. Przebudowę koryta Strugi Toruńskiej na długości projektowanego przepustu drogowego wraz z umocnieniem dna i skarp koryta cieku na długości do 11 m za wylotem i do 7 m przed wlotem przepustu, prowadzić pod stałą kontrolą nadzoru przyrodniczego, odpowiedzialnego za odłów i przeniesienie organizmów wodnych oraz wprowadzenie bieżących działań minimalizujących w zależności od zaistniałych potrzeb.

25. Przy umocnieniu strefy brzegowej i dna Strugi Toruńskiej na wysokości projektowanego przepustu drogowego stosować wyłącznie materiały naturalne typu kamień, faszyna, wykluczając wprowadzenie materiałów betonowych lub koszy gabionowych.

26. Celem zapewnienia dogodnych warunków migracji małych zwierząt w tym płazów, wzdłuż Strugi Toruńskiej, wykonać przepust drogowy o współczynniku względnej ciasnoty minimum 0,07 z obustronnymi półkami przełazowymi o minimalnej szerokości 50 cm każda i minimalnej wysokości 1 m, mierzonej od powierzchni górnej półek do najniższego punktu konstrukcji przepustu. Półki przełazowe w sposób łagodny połączyć ze strefą brzegową cieku, a ich wierzchnią stronę przykryć gruntem spoistym.

27. Celem poprawy warunków migracji małych zwierząt i funkcjonalności wprowadzanego przepustu o funkcji ekologicznej, wykonać wygrodzienia ochronno-naprowadzające o długości co najmniej 10 m od krawędzi przepustu w każdym kierunku. Wygrozdzenie szczelnie połączone z przyczółkami przepustu, zakończone kształtką (zawijką) w postaci lit. „U”, wykonać z pełnych płyt betonowych lub polimerowych o wysokości minimum 50 cm nad powierzchnią ziemi, wkopane minimum 10 cm w grunt, z przewieszką o szerokości minimum 10 cm skierowaną na zewnątrz pasa drogowego.

28. Wody opadowe z powierzchni rozbudowywanej drogi odprowadzać do odbiornika końcowego, którym jest Struga Toruńska po ich podczyszczeniu z zastosowaniem osadników studni wpustowych oraz separatora substancji ropopochodnych zintegrowanego z osadnikiem.

29. Place budowy, składowiska materiałów oraz odpadów, drogi techniczne i dojazdowe, zlokalizować poza: obrysem koron drzew, powierzchniami zadrzewionymi oraz terenami podmokłymi i zawodnionymi, zachowując minimalną odległość od ich brzegów co najmniej 10 m.

II. W dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś w szczególności w projekcie budowlanym, należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

Numer ekranu	Wysokość [m]	Kilometraż	Strona*	Droga	Długość rzeczywista	Uwagi	Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej ekranów wg normy PN-EN 1793-2:2018-08	Wymagania w zakresie własności pochłaniających wg normy PN-EN 1793-1:2013-05
E1	3	0+025-0+065	prawa	DK15	40	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E2	3	0+130-0+210	lewa	DK15	80	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E3	3	0+242-0+330	lewa	DK15	88	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E4	2	0+356-0+456	prawa	DK15	10 0	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E5	5,5	0+456-0+500	prawa	DK15	44	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E6	4,5	0+520-0+548	prawa	DK15	28	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E7a	5,5	0+525-0+560	lewa	DK15	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E7b	5	0+560-0+595	lewa	DK15	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E8	4	0+810-0+900	lewa	DK15	90	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E9	3	0+827-0+950	prawa	DK15	12 3	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E10	3	1+005-1+060	lewa	DK15	55	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E11	2	1+054-1+105	prawa	DK15	51	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E12	4,5	0+130-0+166	prawa	DW552	36	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E13	4	0+160-0+195	lewa	DW552	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E14	3,5	0+218-0+243	lewa	DW552	25	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3

*zgodnie z kilometrażem przyjętym na potrzeby realizacji projektu

2. Przewidzieć rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne dla wariantu realizacyjnego: od km ok. 0+100 do km 0+350, strona prawa, od km ok. 0+900 do km 1+000, strona lewa, od km ok. 0+950 do km do km 1+010, strona lewa, od km 1+070 do km ok. 1+141, strona lewa.

III. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

Wykonać analizę porealizacyjną, 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 na całym odcinku analizowanej drogi objętej zakresem przedsięwzięcia, w szczególności w punktach:

- nr 2, km 0+520 DK nr 15, strona prawa,
- nr 7, km 0+535 DK nr 15, strona lewa,
- nr 8, km 0+840 DK nr 15, strona lewa,
- nr 21, km 0+150 DW nr 552, strona prawa.

Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej drogi 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 2021 r., poz. 1973 ze zm.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

UZASADNIENIE

Dnia 02.08.2017r. do Urzędu Gminy Lubicz wpłynął wniosek nr rej.9895 Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz, reprezentowanego przez pełnomocnika, Pana Piotra Gwardeckiego, - o wydanie decyzji środowiskowej dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin - poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach PBDK - Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych na nieruchomościach oznaczonych działkami w obrębie 0054 Toruń numer ewidencyjny - 24/15, 3, w obrębie 0004 Grębocin numer ewidencyjny-205, 206/5, 206/3, 206/2, 206/6, 207/3, 207/2, 208/2, 208/1, 209/2, 209/3, 836/3, 210/2, 210/12, 211/2, 110/1, 639/2, 639/3, 639/13, 639/1, 638, 632/2, 630, 631/2, 631/3, 631/1, 622, 568/9, 566/2, 568/7, 566/3, 568/6, 566/4, 568/13, 567,234/2,213,216/3, 220/23,220/10,216/1,216/6,220/13, 220/22, 220/21, 220/32, 220/34, 219, 413/2, 416, 413/1, 412/2, 411/12, 411/11, 411/6, 410/3, 452/5, 452/4, 432/8, 421/3, 421/7, 421/8, 419/8, 419/14, 419/15, 419/16, 419/5, 419/13, 418, 431/8, 431/4, 563/2, 563/1, 431/1, 431/5, 464/2, 564/1, 572/1, 572/3, 571/1, 565/9, 565/7, 565/5, 431/7, 417/2, 417/1, 452/1,452/2, 452/3”.

Wójt Gminy Lubicz na podstawie art. 74 ust. ustawy uouioś sprawdził kompletność złożonego wniosku, ustalił strony postępowania i zawiadomieniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 z dnia 09.08.2017 r. w formie obwieszczenia opublikowanego na tablicy ogłoszeń UG Lubicz, sołectwa Grębocin i BIP powiadomił o jego wszczęciu, a także zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1 uouioś, wystąpił pismem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 z dnia 09.08.2017r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu o wydanie opinii o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i zakresie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko naturalne. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu opinią sygn. akt N.NZ.40.2.8.5.2017 z dnia 22.08.2017r (nr rej. 10781) orzekł o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalił zakres raportu. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy orzekł opinią sygn. akt

WOO.4240.478.2017.J01. z dnia 30.08.2017r. (nr rej.11018) o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalił zakres raportu. Po otrzymaniu opinii od upoważnionych organów Wójt Gminy Lubicz dnia 14.09.2017 wydał postanowienie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.MG stwierdzające konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia oraz ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o czym poinformował strony postępowania wydając obwieszczenie z dnia 18.09.2017 sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 celem opublikowania ich w sołectwie Grębocin, na tablicy ogłoszeń UG Lubicz oraz BIP. Dnia 03.10.2017 roku Wójt Gminy Lubicz wydał postanowienie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.MG zawieszające postępowanie administracyjnego czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o czym zawiadomił strony postępowania wydając dnia 03.10.2017 roku obwieszczenie sygn. akt ROŚ. 6220.57.2017.

Dnia 27.05.2019 pełnomocnik Inwestora przedłożył w Urzędzie Gminy Lubicz, raport (nr rej. 7370) o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 97 § 2 kpa Wójt Gminy Lubicz dnia 03.06.2019 wydał postanowienie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD podejmujące z urzędu postępowanie, o powyższym zawiadomiono strony postępowania, obwieszczeniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD dnia 03.06.2019 wywieszonym na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Lubicz, sołectwie Grębocin i Rogówko, Urzędzie Miasta Toruń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej.

Dnia 04.06.2019 Organ prowadzący postępowanie pismem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie o uzgodnienia w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie jego oddziaływania na środowisko, o czym zawiadomiono strony postępowania, wydając dnia 04.06.2019 zawiadomienie sygn. akt ROŚ. 6220.57.2017.PD oraz obwieszczenie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD wywieszone na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Lubicz, sołectwie Grębocin i Rogówko, Urzędzie Miasta Toruń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Dnia 18.06.2019 do Urzędu Gminy Lubicz wpłynęło pismo Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie z dnia 10.06.2019 (nr rej. 8476) postanawiające w całości umorzyć postępowanie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia ze względu na fakt, iż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte przed 1 stycznia 2018, a obowiązek uzyskania opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, w tym wypadku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie obowiązuje od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2625 ze zm.). Dnia 2.07.2019 r Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu, pismem sygn. akt N.NZ.40.3..8.2.2019 (data wpływu 08.07.2019 nr rej. 9369) wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD z dnia 09.07.2019r. przedłużył termin załatwienia sprawy, a pismem z dnia 07.08.2019 sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie. Dnia 01.04.2021 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD.3 (nr rej. 4773) wezwał ponownie Inwestora o uzupełnienie informacji w terminie 30 dni. Inwestor w dniu 16.04.2021 złożył pismo do Urzędu Gminy Lubicz (nr rej. 5395) z wnioskiem o zawieszenie postępowania do czasu przedłożenia zaktualizowanego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, ze względu na wprowadzane zmiany w

dokumentacji projektowej. W dniu 20.04.2021 Wójt Gminy Lubicz jako Organ prowadzący postępowanie wydał postanowienie ROŚ.6220.57.2017 zawieszające postępowanie. Tego samego dnia Wójt Gminy Lubicz wydał obwieszczenie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 zawiadamiając strony postępowania poprzez jego wywieszenie na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Lubicz, sołectwie Grębocin i Rogówko, Urzędzie Miasta Toruń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. W dniu 19.08.2021 wpłynęło pismo (nr rej. 12071) informujące Organ prowadzący postępowanie, iż przedłożenie zaktualizowanego raportu nastąpi do 31.12.2021. Dnia 11.01.2022 do Urzędu Gminy Lubicz wpłynęło kolejne pismo (nr rej. 584) o planowanym terminie przedłożenia aktualizacji raportu do dnia 31.03.2022. W dniu 01.04.2022 r Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy przesłała pismo (nr rej. 6871, data wpływu 04.04.2022) wg właściwości. W dniu 27.06.2022 Inwestor, za pośrednictwem pełnomocnika- Pana Piotra Jasiukiewicza, złożył do Urzędu Gminy Lubicz pismo (nr rej. 12755) o zmianę wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa skrzyżowania DK 15 o DW 552 w miejscowości Grębocin- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach PBDK- Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych”. Do wniosku dołączono nowy raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, mapę w postaci elektronicznej i papierowej oraz nowe pełnomocnictwo.

Dnia 11.07.2022 Inwestor, za pośrednictwem pełnomocnika złożył do Wójta Gminy Lubicz wniosek (nr rej. 13972) o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 97 § 2 kpa Wójt Gminy Lubicz dnia 12.07.2022 wydał postanowienie sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.AR podejmujące z urzędu postępowanie, o powyższym zawiadomiono strony postępowania, obwieszczeniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.AR dnia 12.07.2022 wywieszonym na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Lubicz, sołectwie Grębocin i Rogówko, Urzędzie Miasta Toruń oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Dnia 12.07.2022 Organ prowadzący postępowanie pismem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie o uzgodnienia w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie jego oddziaływania na środowisko, o czym zawiadomiono strony postępowania, obwieszczeniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017.PD wywieszone na tablicach ogłoszeń w Urzędzie Gminy Lubicz, sołectwie Grębocin i Rogówko, oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Ponadto pismem z dnia 12.07.2022 sygn. akt ROŚ 6220.57.2017.AR Wójt Gminy Lubicz zwrócił się do Prezydenta Miasta Torunia o zaopiniowanie planowanego przedsięwzięcia w zakresie terenu położonego w miejscowości Toruń.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie odpowiadając na prośbę uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przedstawił w piśmie sygn. akt GD.ZZŚ.5.435.375.2022.WL z dnia 22.07.2022 (data wpływu 25.07.2022 nr rej. 14651) iż nie zajmie stanowiska w przedmiotowej sprawie, gdyż przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte przed 1 stycznia 2018, a obowiązek uzyskania opinii organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, w tym wypadku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie obowiązuje od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy Prawo Wodne (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2625 ze zm.).

Prezydenta Miasta Torunia, dnia 01.08.2022. postanowieniem sygn. akt. WAIb.6220.54.1.1.222.AG, (nr rej. 15302, data wpływu 05.08.2022) pozytywnie zaopiniował przedstawiony przez Inwestora raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, dnia 17.08.2022 pismem sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD (nr rej. 15773) wezwał Inwestora do uzupełnienia informacji zawartych w raporcie. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny dnia 16.08.2022 wydał opinię sygn. akt N.NZ.40.3.8.2.2022 (nr rej. 15845, data wpływu 19.08.2022) określającą warunki jakie powinna zawierać decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Dnia 29.08.2022 w Urzędzie Gminy Lubicz, na prośbę mieszkańców, zorganizowano spotkanie w sprawie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa skrzyżowania DK 15 i DW 552 w miejscowości Grębocin – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach PBDK – Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych” następujące warunki środowiskowe korzystania ze środowiska naturalnego”. W spotkaniu uczestniczyli mieszkańcy Grębocina, zgodnie z listą obecności- 17 osób, Pan Wójt Gminy Lubicz Marek Nicewicz, pracownik merytoryczny Referatu Rolnictwa i Ochrony Środowiska. Na spotkaniu omówiono procedurę wydawania decyzji środowiskowej, poruszono również kwestie planowanych ekranów akustycznych oraz rozwiązań w zakresie wjazdów z drogi do zabudowań. Ze spotkania została sporządzona notatka służbowa. W dniu 07.09.2022 Wójt Gminy Lubicz pismem ROŚ.6220.57.2017.AR, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia informacji przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Dnia 27.09.2022 do Urzędu Gminy Lubicz wpłynęło pismo (nr rej. 18047) ze złożonymi wyjaśnieniami. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska dnia 24.10.2022, pismem sygn. akt WOO.4221.74.2019.OD (nr rej. 19810) przedłużył termin rozpatrzenia sprawy. W dniu 28.10.2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał postanowienie WOO.4221.74.2019.OD.6 (nr rej. 20360, data wpływu 31.10.2022) uzgadniające realizację przedsięwzięcia w wariantcie 4, na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonego przez firmę SD PROJEKT Sp. z o.o.

Wójt Gminy Lubicz na mocy art. 33 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 obwieszczeniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 z dnia 09.11.2022 r. poinformował o prowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa w podejmowaniu decyzji oraz możliwości zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy, możliwości wnoszenia uwag i wniosków wyznaczając termin do 10.12.2022 r. Treść obwieszczenia została opublikowana w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Lubicz, Urzędu Miasta Torunia przekazana pismami do publikacji sygn. akt. ROŚ.6220.57.2017 z dnia 09.11.2022 r. Pani Sołtys Wsi Grębocin oraz Panu Sołtysowi Wsi Rogówko oraz do w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicach ogłoszeń w miejscu realizacji przedsięwzięcia. Strony postępowania zgodnie z art. 10 KPA zostały poinformowane o wydaniu obwieszczenia zawiadomieniem sygn. akt ROŚ.6220.57.2017 z dnia 09.11.2022 r. o prowadzeniu postępowania z udziałem społeczeństwa. W wyznaczonym terminie do dnia 10.12.2022 r. wpłynęło pismo sygn. akt O/BY.I-2.5302.2.1.2022 datowane na dzień 24.11.2022, (nr rej. 23225) Inwestora- Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ustosunkowujące się do wydanej opinii sygn. akt N.NZ.40.3.8.2.2022 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu.

Zawiadomieniem sygn. akt. ROŚ.6220.57.2017.PD z dnia 13.12.2022 r. oraz obwieszczeniem ROŚ.6220.57.2017.PD z dnia 13.12.2022, Wójt Gminy Lubicz zgodnie z art. 10 kpa, przed wydaniem decyzji, poinformował strony o możliwości zapoznania się z dokumentacją przedmiotowego przedsięwzięcia, uzyskania wyjaśnień w sprawie oraz możliwości składania uwag, wniosków i zastrzeżeń. Do dnia 13.12.2021 r. nie wpłynął żaden wniosek od stron postępowania.

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 ze zm.), 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 potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie uległa zmianie.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się budowę dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w istniejącym śladzie drogi krajowej nr 15 od granicy ewidencyjnej miasta Toruń i gminy Lubicz (km 244+538), do odległości ok. 440 m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 552 (ok. km 245+676). Podyktowane to jest koniecznością poprawnego dowiązania drogi krajowej do stanu istniejącego. Całość rozbudowywanego odcinka DK nr 15 wyniesie ok. 1,14 km. Rozbudowie ulegnie również fragment DW nr 552 o długości ok. 380 m. Łączna długość modernizowanych w ramach planowanej inwestycji dróg przekroczy 1 km.

Zasadniczym celem zadania jest zwiększenie przepustowości ww. skrzyżowania oraz poprawa warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze.

Na pełen zakres inwestycyjny przedsięwzięcia składać się będą następujące działania:

- rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną lub ronda (budowa ronda turbinowego),
- rozbudowa drogi klasy G i GP,
- przebudowa cieków,
- przebudowa istniejących zjazdów oraz skrzyżowań z drogami niższej kategorii,
- budowa dróg dojazdowych na terenach przeznaczonych pod nową zabudowę, a także zapewniających dojazd do pól położonych przy drodze, co ma na celu ograniczenie liczby i częstotliwości zjazdów,
- przebudowa przepustów pod zjazdami z dostosowaniem rzędnych przepustów do projektowanej niwelety rowów,
- przebudowa istniejących zatok autobusowych wraz z dojściami i peronami przystankowymi,
- budowa i przebudowa chodników dla pieszych, budowa drogi rowerowej,
- przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu Strugi Toruńskiej (przepust),
- obsługa przyległego terenu przy pomocy dróg serwisowych lub zjazdów,
- wykonanie/poprawa systemu odwodnienia drogi,
- budowa urządzeń brd, oświetlenia ulicznego oraz kanalizacji deszczowej,
- budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu przez DK nr 15,
- budowa kanału technologicznego,
- przebudowa i zabezpieczenie kolizji z urządzeniami infrastruktury technicznej: sieci energetyczne, telekomunikacyjne, wodociągowe, kanalizacyjne i gazowe.

Skrzyżowanie DK nr 15 i DW nr 552 położone jest w ciągu północno-wschodniego wylotu z Torunia, w sąsiedztwie dwóch węzłów na autostradzie AI: „Turzno” i „Lubicz”. Tereny projektowanej inwestycji w istniejących liniach rozgraniczających są własnością Skarbu Państwa we władaniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (droga krajowa nr 15) oraz Zarządu Dróg Wojewódzkich (droga wojewódzka nr 552). Drogi gminne zarządzane są przez Wójta Gminy Lubicz. Obecnie istniejące drogi: krajowa i wojewódzka oraz drogi gminne są użytkowane przez uczestników ruchu.

Stan istniejący dróg obejmuje jednojezdniową, dwukierunkową, dwupasową drogę krajową i drogę wojewódzką o szerokości jezdni od około 6,5 m do około 11,0 m z obustronnymi rowami odwodnieniowymi na odcinku szlaku lub z jednostronnym/dwustronnym chodnikiem w przekroju półulicznym/ulicznym. Rowy występują wzdłuż drogi krajowej na odcinku od ok. km 244+539 do skrzyżowania z ul. Szkolną (około km 245+000). W ciągu drogi wojewódzkiej rów drogowy zlokalizowany jest od granicy działek 431/5 i 431/4 po północnej stronie drogi wojewódzkiej do końca zakresu inwestycji.

Przedmiotowy odcinek drogi krajowej krzyżuje się z jedną drogą wojewódzką, czterema drogami gminnymi oraz jedną drogą wewnętrzną na działce gminnej. Daje to łączną liczbę 6 skrzyżowań z drogą krajową. Wszystkie skrzyżowania są skrzyżowaniami zwykłymi.

Skrzyżowanie z drogą wojewódzką jest ponadto wyposażone w sygnalizację świetlną oraz wydzielone pasy do skrętu w lewo, drugi pas przeznaczony do jazdy na wprost jest współdzielony z jazdą w prawo.

W ramach inwestycji przewiduje się rozbudowę skrzyżowania z poprowadzeniem drogi w większości po śladzie istniejącym. W efekcie nastąpi rozbudowa istniejącego odcinka drogi krajowej nr 15 z jednojezdniowej do dwujezdniowej z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku, rozdzielonej wyspą dzielącą.

Parametry techniczne projektowanego odcinka DK 15:

- klasa techniczna drogi: GP,
- kategoria ruchu: KR-5,
- prędkość projektowa: $V_p = 60 \text{ km/h}$,
- prędkość miarodajna: zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś,
- liczba jezdni: 2,
- liczba pasów ruchu jezdni: 2,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość pobocza utwardzonego: brak,
- szerokość zatok autobusowych: 3,0 m,
- szerokość chodników w rejonie zatok: 2,00 m,
- pochylenie skarp nasypów i wykopów: 1:1,5 (max. 1:1,0 w uzasadnionych przypadkach),
- pochylenie na prostej: przekrój daszkowy 2,0 % na całym odcinku,
- pochylenie poprzeczne pobocza gruntowego: 8,0 %. Parametry techniczne projektowanego odcinka DW 552:
- klasa techniczna drogi: G,
- kategoria ruchu: KR5,

- prędkość projektowa: $V_p = 50 \text{ km/h}$,
- prędkość miarodajna: zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś ,
- liczba jezdni: 1 jezdnia,
- liczba pasów ruchu jezdni: 2,
- dodatkowy pas do skrętu w lewo w drogę gminną z DW552,
- dodatkowy pas do skrętu w prawo na rondzie po stronie południowej,
- szerokość pasa ruchu: $3,5 \text{ m}$ (na wlotach od $3,5$ do $4,5 \text{ m}$),
- szerokość pobocza ziemnego: brak poboczy - same krawężniki,
- projektowana zatoka autobusowa po południowej stronie od ronda DW,
- pochylenie na prostej: przekrój daszkowy $2,0 \%$,
- pochylenie na łuku: jednostronne 2% oraz daszkowe 2% .

Przebieg projektowanej rozbudowy skrzyżowania DK nr 15 i DW nr 552 opracowano w czterech wariantach. W efekcie nastąpi rozbudowa istniejącego odcinka drogi krajowej nr 15 z jednojezdniowej do dwujezdniowej z dwoma pasami w każdym kierunku z wyspą dzielącą, wg wariantu 4, preferowanego przez Inwestora.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

Wody opadowe z projektowanych nawierzchni jezdni zostaną odprowadzone powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych, do projektowanych studzienek wpustowych lub odwodnień liniowych, a dalej poprzez projektowaną kanalizację deszczową do cieku Struga Toruńska.

W związku z występującą kolizją istniejącej kanalizacji deszczowej w drodze wojewódzkiej nr 552 z proponowanym układem dróg, zaproponowano jej przebudowę polegającą na likwidacji fragmentu kanalizacji deszczowej wraz z wylotem do Strugi Toruńskiej oraz jej budowę po nowej trasie uwzględniającej planowany układ drogowy. Do odwodnienia ul. Lubickiej zakłada się wykorzystanie istniejącego kanału KD 300, który częściowo zostanie skrócony w miejscu kolizji z projektowanym układem drogowym. Dalsza część istniejącego kanału pozostanie nieprzebudowana, a nowo projektowane przykanaliki odwadniające ul. Lubicką zostaną do niego przyłączone.

Z uwagi na uwarunkowania wysokościowe istniejącego terenu i projektowanej niwelety drogi, a także warunki gruntowo-wodne oraz parametry hydrauliczne Strugi Toruńskiej, projektowaną inwestycję podzielono na następujące zlewnie deszczowe:

1. Zlewnia 1 - obejmuje projektowaną drogę krajową nr 15 na odcinku od około km 0+000 do około km 0+660. Odwodnienie będzie zrealizowane poprzez budowę zamkniętego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w skład którego wejdą wpusty deszczowe, odwodnienie liniowe i kanały deszczowe. Spływ wód nastąpi grawitacyjnie poprzez projektowane spadki podłużne i poprzeczne nowych nawierzchni do punktowych odbiorników wody w postaci wpustów deszczowych, rozmieszczonych w najniższych punktach niwelety oraz odwodnienia liniowego na zjazdach, a następnie poprzez przykanaliki do kanału głównego, aż do odbiornika końcowego - Strugi Toruńskiej. Przed odprowadzeniem wód do odbiornika, przewidziano urządzenia podczyszczające w postaci osadników studni wpustowych oraz separatora substancji ropopochodnych zintegrowanego z osadnikiem.
2. Zlewnia 2 - obejmuje projektowaną drogę krajową nr 15 na odcinku od około km 0+660 do około km 1+141. Odwodnienie będzie zrealizowane w sposób identyczny jak w zlewni 1 i 3.
3. Zlewnia 3 - obejmuje projektowaną drogę wojewódzką nr 552 na odcinku od około km 0+000 do około km 0+124. Odwodnienie będzie zrealizowane w sposób identyczny jak w zlewni 1 i 2. Oprócz projektowanej zlewni, nowy układ kanalizacji będzie przejmował istniejącą infrastrukturę kanalizacyjną z obszaru ul. Dworcowej i ul. Okrężnej przy drodze wojewódzkiej nr 552.
4. Zlewnia 4 - obejmuje projektowaną drogę wojewódzką nr 552 na odcinku od około km 0+000 do około km 0+261. Odwodnienie będzie zrealizowane w sposób analogiczny do zlewni 1-3, z tą różnicą, że odbiornikiem końcowym nie będzie bezpośrednio Struga Toruńska, tylko rów odwadniający, połączony ze Strugą Toruńską. Oprócz projektowanej zlewni, nowy układ kanalizacji będzie przejmował istniejącą infrastrukturę kanalizacyjną z obszaru galerii handlowej.

Dla określenia jakości wód z projektowanego układu dróg w zakresie zawiesin ogólnych posłużono się: normą PN-S-02204, prognozą ruchu sporządzoną na potrzeby niniejszego projektu, załącznikiem nr 29 opracowania Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pt.: „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” (Warszawa, 2006 r.).

Stężenie zawiesin ogólnych w wodach opadowych i roztopowych spływających z projektowanej drogi oszacowano w oparciu o natężenie ruchu na drodze. Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że stężenie zawiesiny ogólnej wyniesie 433,6 mg/l, a więc przekroczone zostaną wartości dopuszczalnego stężenia zawiesiny ogólnej. Jednakże odpływ wód opadowych z projektowanych dróg poprzez wpusty z wydzieloną częścią osadnikową pozwoli na ograniczenie ilości zawiesiny poniżej ilości dopuszczalnych 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, w także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.).

Zgodnie z ww. opracowaniem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, stężenia zanieczyszczeń wód opadowych z powierzchni dróg krajowych w zakresie węglowodorów ropopochodnych nie przekraczały wartości dopuszczalnej 15 mg/l. Przeprowadzone analizy próbek ścieków wykazały, że w żadnej z nich stężenie węglowodorów nie przekroczyło ww. wartości, a w 79% zbadanych próbek stężenia węglowodorów ropopochodnych były poniżej granicy oznaczalności, a więc wartości znacznie niższej od dopuszczalnej.

Reasumując, wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane zamkniętym systemem kanalizacji deszczowej, podczyszczane w osadnikach oraz separatorach substancji ropopochodnych, a ich docelowym odbiornikiem będzie pobliski ciek - Struga Toruńska (Bacha). Urządzenia podczyszczające zostały dobrane w taki sposób, by zapewnić zgodność składu odprowadzanych wód z zapisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, w także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, tj. zawartość substancji zanieczyszczających w ilościach maksymalnie 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz maksymalnie 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Rozbudowa układu drogowego nie zmieni w sposób istotny ilości odprowadzanych wód opadowych i roztopowych.

Ponadto, zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w związku z występowaniem wysokiego poziomu wód gruntowych wzdłuż omawianych dróg, przewidziano zrealizowanie systemu drenażu odwadniającego. Drenaż zostanie wykonany powyżej poziomu wód gruntowych i jego celem będzie ochrona konstrukcji dróg przed zniszczeniem mogącym nastąpić w wyniku kapilarnego podciągania wody z warstw znajdujących się poniżej konstrukcji jezdni. Działanie drenażu będzie polegać na incydentalnym zbieraniu wody gruntowej przewyższającej jej ustabilizowany poziom, co zapobiegnie lokalnym podtopieniom oraz nie będzie wywierało negatywnego wpływu na stosunki wodno-gruntowe okolicy. Woda z drenażu będzie odprowadzana systemem kanalizacji deszczowej projektowanym dla omawianych dróg.

Oprócz cieku Struga Toruńska (Bacha), nad którym przebiegają droga krajowa nr 15 oraz droga wojewódzka nr 522, w pobliżu omawianego układu drogowego występują nieliczne cieki i zbiorniki wodne. Jak wynika z uzupełnienia do raportu, prace budowlane będą realizowane w pobliżu zbiornika wodnego zlokalizowane na działce ewid. nr ewid. 431/4 obręb 0004 Grębocin, gmina Lubicz, jednak sam zbiornik nie zostanie w ich wyniku naruszony lub zasypany.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001928989 - „Bacha od Zgniłki do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status 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.

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

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

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

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 50 m od cieków (w tym Strugi Toruńskiej) oraz zbiorników wodnych i obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dostarczana na plac budowy beczkowozami.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, którego opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Realizacja zamierzenia będzie się wiązać z prowadzeniem wykopów o głębokości około 4 m p.p.t., związanych m.in. z wymianą gruntów pod konstrukcję nawierzchni dróg i około 3 m p.p.t. dla planowanej infrastruktury technicznej. Wzdłuż omawianych dróg, wodę gruntową nawiercono na głębokości 2-3,7 m p.p.t. (0,4-1,2 m p.p.t. lokalnie - w rejonie Strugi Toruńskiej). Jak wynika z uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wykopy mogą wymagać tymczasowego odwadniania w miejscach o wysokim poziomie wód gruntowych. Zakłada się odwadnianie następującymi sposobami: metodą powierzchniową, polegającą na odprowadzaniu wody w miarę pogłębiania wykopu za pomocą pomp; instalacją igłofiltrów wprowadzonych w grunt i połączonych wspólnym przewodem z pompą ssąco-próżniową; tymczasowymi studniami drenażowymi zbiorczymi na dnie wykopu, umożliwiającymi odwodnienie powierzchniowe za pomocą pomp.

W razie potrzeby, zastosowane zostaną inne rozwiązania, odpowiednio dobrane do zastanych warunków wodno-gruntowych oraz rodzaju prowadzonych prac budowlanych.

Niezależnie od ostatecznej metody, odwadnianie wykopów, a tym samym obniżenie zwierciadła wód gruntowych będzie miało charakter tymczasowy i odwracalny oraz nie wywoła trwałych zmian stosunków wodnych terenu realizacji przedsięwzięcia lub obszaru jego oddziaływania.

Tym samym nie zakłada się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych.

Na etapie prac w obrębie obiektu mostowego nad ciekiem Struga Toruńska (Bacha), obejmujących jego rozbiórkę, celem wykonania jednego, wspólnego przepustu pod drogą krajową nr

15 i wojewódzką nr 522, wykonane zostanie stosowne, tymczasowe zabezpieczenie przed przedostawaniem się odpadów do cieku, np. podwieszane siatki.

Etap rozbiórki istniejącego mostu oraz przepustu, w celu wykonania jednego, wspólnego przepustu pod drogą krajową nr 15 i wojewódzką nr 522 będzie się wiązał z ingerencją w koryto oraz linię brzegową cieku Struga Toruńska (Bacha). Zgodnie z uzupełnieniem raportu, podczas rozbiórki mostu zakłada się wykonanie wykopów o głębokości do 1 m pod dnem tego cieku. Po wykonaniu prac rozbiórkowych, wykopy te zostaną zasypane. Jak wskazano w raporcie, wszelkie prace w obrębie Strugi Toruńskiej będą prowadzone z zachowaniem przepływu w tym cieku.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w przedłożonej dokumentacji, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

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

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. 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.

Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, w tym opinii właściwych miejscowo organów (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

W przypadku przedmiotowej inwestycji nie zachodzi przypadek, o którym mowa w art. 114 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska.

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. Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną zlokalizowane poza terenami chronionymi akustycznie. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pyłących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające

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

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania trasy komunikacyjnej będzie ruch pojazdów i związany z nim hałas powodowany na styku opona-podłoże, hałas aerodynamiczny i mechaniczny wywoływany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2025 (rok bazowy) i 2035 (horyzont prognostyczny wynoszący 10 lat). Prognozowane natężenie ruchu pojazdów oraz strukturę ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem przygotowanym w maju 2021 r., przez Pana Michała Bryszewskiego, opartym na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015 oraz wstępnych wyników Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2020.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrete du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN wersja 7.4.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy.

Wyznaczone wartości równoważnego poziomu dźwięku A w punktach obserwacji (na granicy terenów chronionych akustycznie oraz przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej) wykazują przekroczenia wartości dopuszczalnych. Spowodowane jest to m.in. bliskością inwestycji w stosunku do zabudowań i terenów chronionych akustycznie.

W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

Numer ekranu	Wysokość [m]	Kilometraż	Strona*	Droga	Długość rzeczywista [m]	Uwagi	Wymagania w zakresie izolacyjności akustycznej ekranów wg normy PN-EN 1793-2:2018-08	Wymagania w zakresie własności pochłaniających wg normy PN-EN 1793-1:2013-05
E1	3	0+025-0+065	prawa	DK15	40	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E2	3	0+130-0+210	lewa	DK15	80	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E3	3	0+242-0+330	lewa	Dk15	88	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E4	2	0+356-0+456	prawa	DK15	100	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E5	5,5	0+456-0+500	prawa	DK15	44	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E6	4,5	0+520-0+548	prawa	DK15	28	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E7a	5,5	0+525-0+560	lewa	DK15	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E7b	5	0+560-0+595	lewa	DK15	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E8	4	0+810-0+900	lewa	DK15	90	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E9	3	0+827-0+950	prawa	DK15	123	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E10	3	1+005-1+060	lewa	DK15	55	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E11	2	1+054-1+105	prawa	DK15	51	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E12	4,5	0+130-0+166	prawa	DW552	36	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E13	4	0+160-0+195	lewa	DW552	35	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3
E14	3,5	0+218-0+243	lewa	DW552	25	Ekran pochłaniający	klasa B3	klasa A3

*Zgodnie z kilometrażem przyjętym na potrzeby realizacji projektu

Przyjęto, że planowane ekrany zostaną wykonane jako pochłaniające.

Dla zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania powinny być spełnione odpowiednie warunki izolacyjności i pochłaniania dźwięku materiałów, z których wykonane zostaną ekrany akustyczne.

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

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

- 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:

- klasa pochłaniania A3, jednolicebowy wskaźnik oceny pochłaniania $DLa > 8$ dB,
- klasa izolacyjności B3, jednolicebowy wskaźnik $DLR > 24$ dB.

Przedstawione wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu ww. działań ograniczających negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny wykazują, że oddziaływanie projektowanej drogi na etapie jej eksploatacji nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych, na faktycznie zagospodarowanych terenach chronionych akustycznie znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji.

Zgodnie z uzupełnieniem raportu, przewidziano rezerwę terenu pod ewentualne zabezpieczenia akustyczne dla wariantu realizacyjnego: od km ok. 0+100 do km 0+350, strona prawa, od km ok. 0+900 do km 1+000, strona lewa, od km ok. 0+950 do km do km 1+010, strona lewa, od km 1+070 do km ok. 1+141, strona lewa.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obciążone 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 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 na całym odcinku analizowanej drogi objętej zakresem przedsięwzięcia, w szczególności w punktach:

- nr 2, km 0+520 DK nr 15, strona prawa,
- nr 7, km 0+535 DK nr 15, strona lewa,
- nr 8, km 0+840 DK nr 15, strona lewa,
- nr 21, km 0+150 DW nr 552, strona prawa.

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy 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 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 i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, autobusy) 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. W analizie zanieczyszczeń powietrza posłużono się maksymalnymi wartościami natężenia ruchu dla poszczególnych przedziałów czasowych: dla wartości średniorocznych przyjęto sumaryczne natężenie pojazdów w ciągu dnia, dla wartości maksymalnych godziny szczytu. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m.in. strefy kujawsko - pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie - uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko - Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM 10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 3479). Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM 10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM 10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziom dopuszczalne lub docelowe).

W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Inwestycja realizowana jest poza obszarami objętymi ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.).

Jednocześnie teren planowanego zadania oddalony jest od obszarów Natura 2000, o:

- około 4,5 km od Dolina Dolnej Wisły PLB040003,
- około 3,7 km od Dolina Drwęcy PLH280001, względem których obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez:
 - art. 33 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody,
 - zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom., poz. 1180, z późn. zm.),

- zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom., poz. 1184, z późn. zm.).

Ww. obszary nie zostaną naruszone w związku z realizacją i funkcjonowaniem inwestycji, która nie powoduje również sprzeczności z ustaleniami ww. planów zadań ochronnych.

Ponadto, projekt dotyczy odcinka drogi DK nr 15 oraz DW nr 552 położonych poza wyznaczonymi przez ZBS PAN w Białowieży korytarzami ekologicznymi, wytyczonymi dla zapewnienia warunków migracji ssaków drapieżnych i innych dużych ssaków.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w obrębie istniejących pasów drogowych i ich sąsiedztwie na terenie miejscowości Grębocin, gmina Lubicz w otoczeniu dominującej w krajobrazie zabudowy o charakterze miejskim.

Zakres planowanej inwestycji wymaga między innymi:

- usunięcia kolidującego zadrzewienia, występującego w formie zadrzewienia przydrożnego oraz powierzchni niewielkich zagajników i zakrzewień,
- rozbiórki kolidującej zabudowy,
- rozbiórki mostu i przepustu drogowego obecnych nad Strugą Toruńską.

Zgodnie z przedłożonym raportem oddziaływania na środowisko oraz wynikami rozpoznania występujących elementów środowiska przyrodniczego ustalono, że:

- Realizacja przedsięwzięcia nie naruszy cennych typów siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk występowania gatunków chronionych roślin i grzybów.
- W zasięgu oddziaływania stwierdzono występowanie gatunków chronionych: bezkręgowców (trzmiel rudy, trzmiel kamiennik, trzmiel ogrodowy, trzmiel ziemny, trzmiel rudonogi, ślimak winniczek); płazów (ropucha szara, żaba trawna, żaba jeziorkowa); ryb (piskorz, śliz); ssaków (jeż, kret, mroczek późny, borowiec wielki, karlik malutki) oraz ptaków (bażant, bogatka, cierniówka, dymówka, dzięcioł czarny, dzięcioł duży, dzwonec, grzywacz, kapturka, kawka, kopciuszek, kos, krzyżówka, kukułka, kulczyk, kwiczoł, makolągwa, mazurek, modraszka, piecuszek, piegża, pierwiosnek, pliszka siwa, pliszka żółta, potrzuszcz, sierpówka, skowronek, słowik szary, sówka, sroka, szpak, trznadel, wilga, wróbel, zięba).
- W obrębie usuwanego drzewostanu, jak również budynków wyznaczonych do rozbiórki obecne są potencjalne siedliska lęgowe stwierdzonych gatunków ptaków oraz brak jest chronionych gatunków porostów nadrzewnych i dogodnych siedlisk bytowania pachnicy dębowej.
- Badany teren jest silnie zurbanizowany i podlega znacznej antropopresji, a występujące gatunki ptaków należą do licznych i szeroko rozpowszechnionych. Brak jest siedlisk o szczególnym znaczeniu podobne ekosystemy z analogicznym składem gatunkowym odnotowano w otoczeniu.
- Drzewa przeznaczone do wycinki w pasie drogowym pozbawione są dziupli.
- W obszarze planowanego zadania nie potwierdzono gniazd stwierdzonych gatunków trzmieli, a ich wszystkie obserwacje pochodzą z miejsc żerowania.

Na dwóch stanowiskach stwierdzono występowanie pazia królowej *Papilio machaon* (w tym jedno ze stanowisk w obrębie przewidywanej inwestycji), a na trzech ślimaka winniczka *Helix pomatia* (wszystkie stanowiska gatunku potwierdzono poza obszarem zamierzenia).

- W obrębie drzew wyznaczonych do usunięcia nie potwierdzono stanowisk występowania pachnicy dębowej, w tym w obrębie drzew posiadających próchnowiska.
- Stanowiska stwierdzonych płazów odnotowano poza obszarem planowanej inwestycji w obrębie koryta Strugi Toruńskiej i sąsiadujących użytków łkowych.
- W zasięgu przedmiotowego zadania, w tym w obrębie drzew wskazanych do usunięcia oraz budynków wyznaczonych do rozbiórki nie zarejestrowano: terenów intensywnie wykorzystywanych przez nietoperze, głosów socjalnych *Pipistrellus spp.* ani *Nyctalus spp.*, stanowisk kolonii letnich oraz wylotów nietoperzy z budynków. W obrębie budynków wskazanych do rozbiórki, jak również mostu nad Strugą Toruńską ustalono obecność potencjalnych siedlisk zimowania nietoperzy nie odnotowując śladów ich zasiedlenia.
- W związku z koniecznością poszerzenia nawierzchni drogowej, przebudowy istniejącej infrastruktury oraz brakiem alternatywnego rozwiązania zachodzi potrzeba dokonania rozbiórki obiektów kubaturowych, mostu i przepustu drogowego oraz usunięcia drzew przydrożnych w ilości 291 drzew przydrożnych, 1762 m² krzewów oraz 493 m² powierzchni zagajników. Ponadto, w ramach zagospodarowania zieleni przewiduje się przesadzenie 9 sztuk drzew oraz zachowanie części drzewostanu.

Realizacja przedsięwzięcia wymaga wycinki zadrzewień, której zakres ograniczono do niezbędnego minimum (drzew kolidujących z realizacją projektu z zachowaniem zadrzewienia pozostającego poza zasięgiem zajęcia), obejmującej głównie drzewa w niskiej klasie wiekowej. Z uwagi na przewidywaną wycinkę drzew i krzewów przyjęto wykonać nasadzenia zastępcze w skali dostosowanej do uwarunkowań terenowych, zakładając nasadzenie w ilości minimum 247 sztuk drzew oraz 4415 sztuk krzewów, z zastosowaniem gatunków rodzimych, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków.

Ponadto, celem ograniczenia skali zniszczenia występującego zadrzewienia przyjęto działania minimalizujące zagrożenie uszkodzenia drzew nie wskazanych do usunięcia, a pozostających w sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia.

Dla zapewnienia drożności lokalnego korytarza migracji wzdłuż Strugi Toruńskiej małych gatunków zwierząt lądowych, wodnych i wodno-lądowych, w tym płazów i ryb projekt zakłada:

- wprowadzenie jednego przepustu w miejsce istniejącego mostu i przepustu drogowego, wyposażonego w obustronne półki przełazowe o szerokości min. 50 cm każda,
- zaplanowano wykonać tymczasowe (na etapie realizacji) oraz stałe wygradzenia naprowadzająco-zabezpieczające w obrębie Strugi Toruńskiej.

Ponadto, celem ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na stan wód Strugi Toruńskiej i warunków siedliskowych bytujących zwierząt w obrębie ciek w czasie prowadzenia prac i eksploatacji drogi przyjęto działania eliminujące zagrożenia, w tym:

- przyjęto działania zapobiegające zanieczyszczeniu wód Strugi Toruńskiej na etapie realizacji i eksploatacji projektowanej trasy, w tym wprowadzenie urządzeń podczyszczających odprowadzane wody opadowe z powierzchni drogowej,
- ograniczenie skali przebudowy i umocnienia koryta Strugi Toruńskiej do potrzeb związanych z przebudową istniejących urządzeń (mostu i przepustu drogowego) z zastosowaniem materiałów o charakterze naturalnym,
- utrzymanie stałego przepływu wód w trakcie prac prowadzonych w obrębie koryta oraz związanych z rozbiórką mostu i przepustu i budową nowego przepustu.

Uwzględniając charakter usuwanego drzewostanu przydrożnego oraz budynków i obiektów wskazanych do rozbiórki, pełniącego potencjalne siedlisko dla gniazdowania ptaków i bytowania nietoperzy wskazano na konieczność dostosowania terminu prowadzenia wycinki drzew i wyburzeń, jak również zapewnienie nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji prac.

Ponadto, zaplanowane nasadzenia rekompensujące straty wynikające z koniecznej do przeprowadzenia wycinki, objęto 3-letnią kontrolą udatności, celem wykształcenia się zieleni w projektowanym zakresie.

Na podstawie wyników rozpoznania elementów środowiska przyrodniczego w zasięgu spodziewanego oddziaływania przy uwzględnieniu zakresu planowanego przedsięwzięcia i przyjętych działań minimalizujących ustalono, że realizacja inwestycji:

- nie przyczyni się do pogorszenia stanu zachowania i dostępności siedlisk bytowania stwierdzonych gatunków zwierząt objętych ochroną,
- nie będzie skutkować negatywnym wpływem na stan populacji stwierdzonych gatunków chronionych zwierząt,
- nie przyczyni się do pogorszenia warunków migracji zwierząt lądowych i wodnych.

Pas przedmiotowej drogi przebiega poza korytarzami ekologicznymi, a migracja zwierząt ma charakter lokalny głównie rozproszony pomiędzy istniejącą zabudową, użytkami rolnymi i terenami zwartych zadrzewień (niewielkich zagajników). Migracja płazów i organizmów wodnych związana z przebiegiem koryta Strugi Toruńskiej dotyczy niewielkich populacji zwierząt i również posiada charakter lokalny.

Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji, przy założeniu przebudowy istniejącej drogi w jej dotychczasowym pasie i przebiegu oraz zapewnienia wskazanych działań minimalizujących oraz kompensujących, nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej oraz pogorszenia walorów krajobrazowych.

Przeprowadzona ocena wpływu planowanej przebudowy drogi w miejscowości Grębocin z racji jej lokalizacji oraz na podstawie wyników występujących elementów środowiska przyrodniczego nie ustalono znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków

chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. 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 uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin - umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

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

Na etapie uzgadniania, przy określaniu negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz oddziaływania pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła więc efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska, przede wszystkim powietrza oraz klimatu akustycznego. Biorąc pod uwagę powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował ryzyko wystąpienia efektu skumulowanego oddziaływania. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wprowadza nowych elementów sieci drogowej. Zmianie podlegać będą formy niektórych skrzyżowań, które nie wpłyną na zmianę relacji lub rozkładu ruchu w lokalnej sieci drogowej.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów, bez wpływu na klimat. Zamierzenie będzie położone poza terenami zagrożonymi powodzią i podtopieniami oraz obszarami osuwisk. Nie przewiduje się zatem wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Odnośnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, planowane zamierzenie nie kwalifikuje się do zakładów o zwiększonym ryzyku, zgodnie z rozporządzeniem 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.).

Zastosowanie zaproponowanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia oraz uzupełnieniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu, ul. Targowa 13/15, 87-100 Toruń. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Lubicz w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Z up. Wójta

-

Wojciech Rakowiecki

ZASTĘPCA WÓJTA

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz;
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy Rejon w Toruniu, ul. Polna 113, 87-100 Toruń;
3. Pan Piotr Jasiukiewicz – SD PROJEKT s.c., ul. Wichorowa 4, 60-449 Poznań;
4. Gmina Lubicz, w miejscu;
5. Urząd Miasta Torunia, Wały gen. Sikorskiego 8, 87-100 Toruń;
6. Parafia Rzymsko-Katolicka w Grębocinie, Grębocin, ul. Dworcowa 1, 87-162 Lubicz;
7. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń;
8. Echo Sp. z o.o., ul. Konwaliowa 7, 87-100 Toruń;
9. Prywatne Przedszkole Anglojęzyczne Mały Miś Sp. z o.o., z siedzibą w Grębocinie, ul. Toruńska 4a, Grębocin, 87-162 Lubicz;
10. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, ul. Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń;
11. Bank Spółdzielczy z siedzibą w Grębocinie, ul. Lubicka 2, Grębocin, 87-162 Lubicz;
12. Darxa Sp. z o.o. i Wspólnicy Sp. k., ul. Konwaliowa 3, Lubicz Dolny, 87-162 Lubicz;
13. Pozostałe strony postępowania w drodze obwieszczenia;
14. a/a. AR

Charakterystyka przedsięwzięcia

ROŚ.6220.57.2017

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się budowę dwóch jezdni po dwa pasy ruchu w istniejącym śladzie drogi krajowej nr 15 od granicy ewidencyjnej miasta Toruń i gminy Lubicz (km 244+538), do odległości ok. 440 m od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 552 (około km 245+676). Podyktowane to jest koniecznością poprawnego dowiązania drogi krajowej do stanu istniejącego. Całość rozbudowywanego odcinka DK 15 będzie wynosić ok. 1,14 km. Rozbudowie ulegnie również fragment DW 552 o długości ok. 380 m. Łączna długość modernizowanych w ramach planowanej inwestycji dróg przekroczy 1 km.

Na potrzeby opracowania projektu przyjęto następujący kilometraż odcinków dróg:

- DK 15: od km 0+000 do km ok. 1+141;
- DW 552 od skrzyżowania z DK 15 w kierunku południowo-wschodnim: od km 0+000 do km ok. 0+261;
- DW 552 od skrzyżowania z DK 15 w kierunku północno-zachodnim: od km 0+000 do km ok. 0+124.

Zasadniczym celem przedsięwzięcia jest:

- zwiększenie przepustowości ww. skrzyżowania;
- poprawa warunków ruchu i bezpieczeństwa na drodze.

Na pełen zakres inwestycyjny przedsięwzięcia składać się będą następujące działania:

- rozbudowa skrzyżowania poprzez budowę skrzyżowania skanalizowanego z sygnalizacją świetlną lub ronda;
- rozbudowa drogi klasy G i GP;
- przebudowa istniejących zjazdów oraz skrzyżowań z drogami niższej kategorii;
- budowa dróg dojazdowych na terenach przeznaczonych pod nową zabudowę a także zapewniających dojazd do pól położonych przy drodze, co ma na celu ograniczenie liczby i częstotliwości zjazdów;
- przebudowa przepustów pod zjazdami z dostosowaniem rzędnych przepustów do projektowanej niwelety rowów;
- przebudowa istniejących zatok autobusowych wraz z dojazdami i peronami przystankowymi;
- przebudowa cieków;
- budowa i przebudowa chodników dla pieszych, budowa drogi rowerowej;
- przebudowa obiektów inżynierskich w ciągu Strugi Toruńskiej (przepust);
- obsługa przyległego terenu przy pomocy dróg serwisowych lub zjazdów;
- wykonanie/poprawa systemu odwodnienia drogi;
- budowa urządzeń brd, oświetlenia ulicznego oraz kanalizacji deszczowej;
- budowa sygnalizacji świetlnej na przejściu przez DK;
- budowa kanału technologicznego;
- przebudowa i zabezpieczenie kolizji z urządzeniami infrastruktury technicznej: sieci energetycznej, telekomunikacyjnej, wodociągowej i kanalizacyjnej i gazowej.

Parametry techniczne projektowanego odcinka DK 15:

- klasa techniczna drogi: GP
- kategoria ruchu: KR-5
- prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h
- prędkość miarodajna: zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- liczba jezdni: 2
- liczba pasów ruchu jezdni: 2
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m
- szerokość pobocza utwardzonego: brak
- szerokość zatok autobusowych: 3,0 m
- szerokość chodników w rejonie zatok: 2,00 m
- pochylenie skarp nasypów i wykopów: 1:1,5 (max. 1:1,0 w uzasadnionych przypadkach)
- pochylenie na prostej: przekrój daszkowy 2,0 % na całym odcinku
- pochylenie poprzeczne pobocza gruntowego: 8,0 %

Parametry techniczne projektowanego odcinka DW 552:

- klasa techniczna drogi: G
- kategoria ruchu: KR5
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h
- prędkość miarodajna: zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- liczba jezdni: 1 jezdnia
- liczba pasów ruchu jezdni: 2
- dodatkowy pas do skrętu w lewo w drogę gminną z DW552
- dodatkowy pas do skrętu w prawo na rondzie po stronie południowej,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m (na wlotach od 3,5 do 4,5 m)
- szerokość pobocza ziemnego: brak poboczy - same krawężniki
- projektowana zatoka autobusowa po południowej stronie od ronda DW
- pochylenie na prostej: przekrój daszkowy 2,0 %
- pochylenie na łuku: jednostronne 2% oraz daszkowe 2%

Parametry techniczne projektowanego skrzyżowania wariant 4

- skrzyżowanie typu rondo turbinowe czterowlotowe
- w ciągu DK15: wloty i wyloty dwupasowe
- w ciągu DW552: wloty i wyloty jednopasowe po stronie północnej, a po południowej wlot dwupasowy a wylot jednopasowy,
- na wlotach DK15 wyspa dzieląca o szerokości max. 5,0 m
- na wlotach DW552 wyspa dzieląca o szerokości max. 5,0 m i pasy ruchu o szerokości od 3,5 do 4,5 m
- szerokość pasa ruchu na rondzie - 4,5 m
- szerokość pierścienia wewnętrznego na rondzie - 2,0 m
- możliwość zawracania pojazdów na DK15
- możliwość zawracania pojazdów na DW552

Najbardziej uciążliwym okresem będzie pierwszych kilka miesięcy realizacji budowy, podczas których prowadzone będą głównie prace ziemne. W miarę posuwania się prac uciążliwość budowy będzie malała.

Etap budowy powinien zapewniać ochronę środowiska (np. poprzez nieprzekraczanie dopuszczalnych poziomów hałasu i emisji zanieczyszczeń) oraz interesów osób trzecich.

Podczas eksploatacji teren zostanie zawężony do linii rozgraniczających inwestycję. Obszary przeznaczone na czasowe zajęcie terenu (np.: tymczasowych placów, zjazdów, dróg oraz poszerzeń dróg, baz magazynowych dla sprzętu i materiałów itp.) powinny zostać uporządkowane. Nie przewiduje się wykorzystania obszarów położonych poza terenem drogi. W okresie eksploatacji szczególnie istotna będzie realizacja prawidłowego bieżącego utrzymania drogi oraz urządzeń

towarzyszących (kanalizacji, zieleni, itp.). Ponadto dużą uwagę należy przywiązywać do stanu technicznego urządzeń odwadniających oraz do prawidłowej pielęgnacji zieleni.

Teren w rejonie drogi powinien być okresowo czyszczony z zanieczyszczeń (odpadów) oraz należy dbać o prowadzenie bieżących napraw i konserwacji. Prace te zapewnią prawidłowe funkcjonowanie drogi wraz z jej infrastrukturą towarzyszącą.

Zakłada się niewielki wpływ eksploatacji projektowanej trasy na powierzchnię ziemi i gleb. Zagrożenie wprowadzenia zanieczyszczeń, przede wszystkim metali ciężkich i substancji ropopochodnych będzie minimalizowane poprzez odpowiednie systemy odprowadzania i oczyszczania wody opadowej i prawidłową ich eksploatację.

Faza budowy inwestycji drogowej jest związana z wystąpieniem emisji i oddziaływań charakterystycznych dla prowadzenia budowy, tj. transportu, robót ziemnych i robót budowlanych. Oddziaływanie tej fazy na zdrowie ludzi analizuje się z punktu widzenia mieszkańców terenów sąsiadujących z placem budowy. Nie dotyczy to jednak pracowników zatrudnionych przy wykonywaniu robót budowlanych lub osób postronnych, które jako nieupoważnione mogą znaleźć się na placu budowy.

Oddziaływanie fazy budowy wynikać będzie ze skutków zastosowania maszyn i urządzeń koniecznych do sprawnego i zgodnego z harmonogramem postępu robót budowlanych (oddziaływanie spowodowane będzie głównie przez hałas i pylenie) oraz utrudnień związanych z koniecznymi zmianami organizacji ruchu w rejonie czynnego placu budowy (objazdy, ograniczenia ruchu etc.).

W fazie budowy zachodzić będzie emisja, której źródłem będzie spalanie paliw przez maszyny budowlane oraz emisja pyłu z prac przygotowawczych pod budowę drogi. Oddziaływanie emitowanych spalin będzie miało ograniczony zasięg lokalny i będzie mało dokuczliwe dla otoczenia ze względu na jego czasowe oddziaływanie. Oddziaływanie budowy drogi na stan powietrza zamknie się w granicach planowanego pasa drogowego lub w bezpośredniej jego bliskości w związku z czym w czasie prowadzonych prac nie przewiduje się wystąpienia nadmiernej uciążliwości emisji pyłowo-gazowej ze względu na zdrowie ludzi.

Czynnikiem o wyjątkowej uciążliwości w fazie budowy inwestycji jest hałas, oddziałujący negatywnie na psychikę i zdrowie człowieka, a także utrudniający wypoczynek i zmniejszający wydajność pracy. Jednak podobnie jak w przypadku emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza, emisja hałasu związana z budową inwestycji będzie zjawiskiem o charakterze czasowym i lokalnym, który ustanie w danej lokalizacji wraz z zakończeniem prac i przemieszczaniem się frontu robót na kolejne odcinki realizowanego przedsięwzięcia.

Rozbudowywane skrzyżowanie w przeważającej części będzie przebiegać przez tereny zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia w fazie eksploatacji na zdrowie ludzi mieszkających w sąsiedztwie projektowanej drogi dokonano porównując przewidywane stężenia zanieczyszczeń w powietrzu oraz poziom dźwięku z wartościami dopuszczalnymi i wartościami odniesienia, określanymi w odpowiednich rozporządzeniach. Przeprowadzone prognozy wykazały, iż planowana inwestycja przyczyni się do poprawy jakości powietrza w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. Wykazano również, iż zaprojektowane dla wariantów inwestycyjnych zabezpieczenia akustyczne będą skutecznie chroniły zabudowę zlokalizowaną na terenach podlegających ochronie akustycznej co stanowi kolejną korzyść w porównaniu z prognozami dla wariantu bezinwestycyjnego.

Przewiduje się, iż poprawa stanu nawierzchni, poszerzenie jezdni, budowa chodników i poboczy przyczyni się do znacznej poprawy bezpieczeństwa ruchu na omawianym odcinku drogi (zwłaszcza ruchu pieszych i rowerzystów).

Z up. Wójt

Wojciech Rakowiecki
ZASTĘPCA WÓJTA