

Załącznik nr 4

DEYZJA NR

NBZ.Z.7500.17.2016.04 z dnia  
05.07.2016 r.



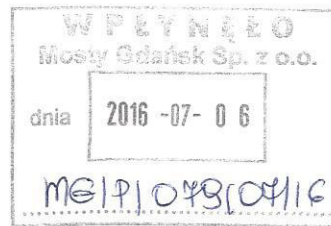
DYREKTOR

Regionalnego Zarządu  
Gospodarki Wodnej  
w Poznaniu

Niniejsza decyzja  
staje się ostateczna  
dnia 21.07.2016

Bydgoszcz, dnia 02.08.2016

*[Signature]*



NZB.Z.7500.17.2016.04

Bydgoszcz, dnia 05.07.2016 r.

## DECYZJA

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, na podstawie art. 88 l. ust. 2 w zw. z art. 88 l. ust. 1 pkt 1 - 3 oraz art. 40 ust. 3 w zw. z art. 40 ust. 1 pkt 3 oraz art. 9 ust. 1 pkt 6c lit. a oraz lit. b ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469 z późn. zm.) oraz art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 z późn. zm.) po rozpoznaniu wniosku działającego przez pełnomocnika Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad realizującego swoje uprawnienia poprzez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy (ul. Fordońska 6, 85 – 085 Bydgoszcz) w sprawie zwolnienia od zakazów wykonywania robót oraz czynności utrudniających zarządzanie ryzykiem powodziowym, ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe oraz lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

### orzeka:

1. Zwolnić od zakazów określonych w art. 88 l. ust. 1 pkt 1 - 3 oraz art. 40 ust. 1 pkt. 3 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469 z późn. zm.) dla inwestycji pod nazwą: Zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń. Odcinek 5, Białe Błota (bez węzła) – Szubin (bez węzła) na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Noteci.

Wykonanie prac nastąpić powinno na podstawie Operatu hydrologicznego pn. Ocena wpływu budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Szubin – Białe Błota na warunki ochrony przeciwpowodziowej dla rzek Noteci i Gąsawki oraz Kanału Górnonoteckiego, dołączonego do wniosku z dnia 25 maja 2016 r. oraz Charakterystyki planowanych działań wraz z danymi technicznymi oraz opisem planowanej technologii dołączonej do pisma z dnia 16 czerwca 2016 r. i materiału dot. zakresu wycinek oraz ilości lokalizacji i gatunków nasadzeń przesłanego do tut. urzędu pismem z dnia 22 czerwca 2016 r.

### 2. Zobowiązać wnioskodawcę:

a) w okresie wykonywania robót, w przypadku wezbrań powodziowych i wystąpienia wody z brzegu rzeki do odpowiedniego zabezpieczenia wykonanych prac oraz usunięcia ludzi i sprzętu z obszaru szczególnego zagrożenia powodzią,

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Poznaniu  
Zarząd Zlewni Noteci w Bydgoszczy  
ul. K. Marcinkowskiego 1, 85-056 Bydgoszcz  
tel. 52 3768 450, fax 52 3223 766  
e-mail: zarzad.bydgoszcz@poznan.rzgw.gov.pl  
www.poznan.rzgw.gov.pl

- b) do prowadzenia robót zgodnie z przedstawionym w załączonej dokumentacji zakresem,
- c) do wyniesienia projektowanego Odcinka 5 drogi ekspresowej powyżej rzędnej wody o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 100 lat ( $p=1\%$ ),
- d) po zakończeniu robót do uporządkowania terenu i przywrócenia stanu zapewniającego swobodny spływ wód powodziowych oraz lodów,
- e) w okresie wykonywania robót do zapewnienia osłony hydrologicznej na wypadek wystąpienia wezbrania powodziowego,
- f) do poinformowania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, Zarządu Zlewni Noteci w Bydgoszczy (ul. Marcinkowskiego 1, 85 – 056 Bydgoszcz, tel. 52 376 84 55) o terminie rozpoczęcia robót, w terminie 14 dni przed rozpoczęciem prac oraz przekazania dokumentacji wykonawczej.

**3. Zastrzec, że:**

- a) z tytułu strat wynikłych z przepływu wód i lodów oraz ewentualnych prac regulacyjnych i innych prac niezbędnych dla utrzymania wód, wykonawcy, inwestorowi, jak również właścicielowi nieruchomości (obiektu) nie przysługuje żadne roszczenie do właściciela rzeki,
- b) niniejsza decyzja nie uprawnia do dokonywania wycinki drzew i krzewów,
- c) niniejsza decyzja nie uprawnia do dokonywania zmian ukształtowania terenu poza niezbędnymi dla wykonania przedmiotowej inwestycji,
- d) za rozwiązania konstrukcyjne urządzeń wodnych i obiektów budowlanych położonych na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią i utrzymania ich stabilności i stateczności odpowiedzialność ponosi projektant inwestycji.

### **Uzasadnienie**

Pan Tomasz Michnowicz (Mosty Gdańsk Sp. z o.o., ul. Jaśminowy Stok 12a, 80 – 177 Gdańsk) występujący w imieniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad realizującego swoje uprawnienia poprzez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, wnioskiem z dnia 25 maja 2016 r. (wpływ do tutejszego urzędu 30 maja 2016 r.), wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu o zwolnienie od zakazów określonych w art. 88 l. ust. 1 oraz art. 40 ust. 1 pkt. 3 ustawy Prawo wodne dla inwestycji pod nazwą: Zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń. Odcinek 5, Białe Błota (bez węzła) – Szubin (bez węzła), na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Noteci.

W przedłożonym wniosku pełnomocnik inwestora nie doprecyzował zakresu zwolnienia z art. 88 l. ust. 1. Po analizie przedłożonej dokumentacji tut. organ stwierdził, że zakres przedsięwzięcia mieścił się będzie w zapisach art. 88 l. ust. 1 pkt 1 (wykonywanie urządzeń wodnych – mostu na rzece Noteci oraz budowa innych obiektów budowlanych – drogi wraz z infrastrukturą) oraz art. 88 l. ust. 1 pkt 3

wariantu 4 przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszczy – Cotoń i określił warunki realizacji inwestycji.

W toku przeprowadzonego postępowania stwierdzono, iż doręczona dokumentacja nie była pełna. Zgodnie z art. 88 l. ust. 4 oraz art. 40 ust. 3a ustawy Prawo wodne do wniosku o wydanie decyzji zwalniającej od zakazu wykonywania robót i czynności na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią dołącza się m.in. charakterystykę planowanych działań wraz z podstawowymi danymi technicznymi i opisem planowanej technologii robót oraz mapę sytuacyjno-wysokościową z naniesionym schematem planowanych obiektów i robót, a w razie potrzeby, obliczenia hydrauliczne i hydrologiczne.

Materiały stanowiące załącznik do wniosku nie zawierały istotnych informacji dotyczących sposobu:

- budowy jezdni drogi ekspresowej (prowadzenie prac ziemnych, zmiana ukształtowania terenu i wykorzystywane w tym celu materiały),
- budowy dróg dojazdowych serwisowych,
- budowy elementów systemu odwodnienia,
- budowy przepustów drogowych,
- budowy urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome),
- budowy ogrodzenia,
- budowy systemu szczelnych rowów,
- wykonania kanalizacji deszczowej,
- wykonania urządzeń ochrony środowiska,
- wykonania wycinki i nasadzenia zieleni,
- budowy oświetlenia,
- przebudowy istniejącej infrastruktury technicznej (linie elektroenergetyczne, linie teletechniczne, kanalizacja sanitarna i deszczowa, sieć wodociągowa).

Ponadto, nie określały, czy inwestycja spowoduje zmianę warunków powodziowych tj. zmianę kierunku, prędkości, głębokości przepływu wód powodziowych.

Przedłożone załączniki odnosiły się jedynie do budowy mostów na rzece Noteci i Kanale Górnonoteckim i określenia ich wpływu na warunki ochrony przeciwpowodziowej. Nie odnosiły się natomiast do zagadnień związanych z budową odcinka drogi ekspresowej i towarzyszącej jej infrastruktury. Nie poruszały zagadnień prowadzenia prac na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią oraz nie uwzględniały problematyki związanej z oddziaływaniem całego przedsięwzięcia – wszystkich jego elementów (zarówno na etapie prowadzenia prac w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, jak i później samej lokalizacji inwestycji w tym obszarze) na przepływ wód wielkich rzeki Noteci.

(zmiana ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywanie innych robót). W przedłożonym wniosku ani w materiałach do niego dołączonych nie zawarto informacji o planowanej wycince oraz nasadzeniach drzew i krzewów.

W związku z powyższym, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, pismem z dnia 09 czerwca 2016 r., znak: NZB.Z.7500.17.2016 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie o wydanie decyzji zwalniającej od zakazów określonych w art. 88 l. ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy Prawo wodne, tj. zakazów wykonywania na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych, a także zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, i w art. 40 ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo wodne, tj. zakazu lokalizowania nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko dla ww. inwestycji.

Na podstawie *mapy zagrożenia powodziowego*, zawierającej m.in. granice zasięgu wód o prawdopodobieństwie wystąpienia  $p=1\%$  (średnio raz na 100 lat), sporządzonej przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej ustalono, że teren na którym realizowane będą prace znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 9 ust. 1 pkt 6c) lit. a ustawy Prawo wodne, tj. obszarze, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat. Rzędne wody o prawdopodobieństwie wystąpienia  $p=1\%$  na obszarze planowanej inwestycji wynoszą od ok. 62,95 m n.p.m. do ok. 63,20 m n.p.m., a głębokość zalewu nie powinna przekroczyć 2,0 m.

Ponadto teren objęty inwestycją znajduje się również na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, w rozumieniu art. 9 ust. 1 pkt 6c) lit. b ustawy Prawo wodne, tj. na obszarze, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat. Rzędne wody o prawdopodobieństwie wystąpienia  $p=10\%$  na obszarze planowanej inwestycji wynoszą od ok. 62,69 m n.p.m. do ok. 62,90, a głębokość zalewu nie powinna być większa niż 0,5 m.

Przedmiotowa inwestycja została zakwalifikowana zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 29 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla których sporządzenie raportu jest wymagane. Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym decyzją znak RDOŚ-04.OO.6613-25-65/10/KŚ z dnia 23 lipca 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ustalił środowiskowe uwarunkowania dla

Ponieważ materiały dołączone do wniosku nie spełniały wymogów określonych w przepisach prawa i nie były wystarczające do prawidłowego i pełnego rozpatrzenia sprawy, wnioskodawca został wezwany do złożenia wyjaśnień pismem z dnia 10 czerwca 2016 r., znak: NZB.Z.7500.17.2016.02. Pismem z dnia 16 czerwca 2016 r. wnioskodawca przesłał część uzupełnienia zawierającą charakterystykę planowanych działań wraz z danymi technicznymi oraz opisem planowanej technologii. Następnie, pismem z dnia 22 czerwca 2016 r. uzupełnił materiały o informacje dotyczące zakresu wycinek oraz ilości, lokalizacji i gatunków do nasadzeń.

W związku z faktem, iż złożone wyjaśnienia traktowały również o wycince i sadzeniu drzew oraz krzewów, a co nie zostało określone we wniosku i załącznikach, tut. organ uznał, iż zakres przedmiotowej decyzji należy poszerzyć o zapisy art. 88 l ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo wodne.

W ramach inwestycji zaplanowano budowę drogi ekspresowej S-5, która przebiegać będzie w ciągu dróg krajowych: nr 1 (Nowe Marzy – Świecie), nr 5 (od km 0+000 do granicy województwa wielkopolskiego), nr 10 (od skrzyżowania z drogą krajową nr 80 do węzła Białe Błota).

Niniejsza decyzja odnosi się do budowy odcinka 5 drogi ekspresowej S-5 od miejscowości Białe Błota do Szubina, którego część znajdować się będzie na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Noteci. Odcinek ten wymaga poprowadzenia nowej drogi nasypem przez dolinę Noteci. Przecięcie doliny nastąpi na długości 1,5 km od Rynarzewa do Zamościa. Aktualnie przez dolinę Noteci prowadzi nasyp drogi krajowej nr 5 o długości około 800 m. Za węzłem Białe Błota (km ewidencyjny 61+587 drogi krajowej nr 5) inwestor proponuje dobudowę jednej jezdni, następnie zakłada nowy przebieg trasy ekspresowej po stronie wschodniej miejscowości Zamość, przechodzący w obwodnicę Rynarzewa po zachodniej stronie miejscowości. Droga ekspresowa połączona będzie z istniejącą drogą krajową nr 5 za pomocą węzła Rynarzewo. Od końca obwodnicy Rynarzewa projektowana droga ekspresowa wchodzi w istniejącą drogę krajową nr 5 i na odcinku od końca obwodnicy Rynarzewa do początku obwodnicy Szubina jest zgodna z jej przebiegiem. Od początku odcinka droga biegnie przez teren o urozmaiconym pokryciu. Od km 1+500 odchodzi od istniejącego przebiegu, przecinając najpierw tereny zalesione, a następnie wkracza w bezleśną dolinę Noteci i Kanału Noteckiego omijając miejscowości Zamość i Rynarzewo. Pomiędzy km 5+000 a 6+000 mija niewielkie płaty zadrzewień, aby około km 5+800 powrócić w istniejący ślad drogi krajowej nr 5, którym biegnie do końca odcinka mijając teren o urozmaiconym pokryciu. W przedmiotowym Odcinku 5 drogi ekspresowej niweleta drogi biegnie na niewielkim nasypie, którego wysokość zwiększa się przed obiektami mostowymi i wiaduktami. Niweleta w wykopie prowadzona jest na bardzo krótkim odcinku (km 1+000 – 1+080) na głębokości 1,0 m. W km 2+260 – 2+400, 2+710 – 2+850, 3+350 – 4+040, 4+560 – 6+040 trasa przebiega przez teren użytków zielonych na podłożu torfowym. W ramach prowadzonych prac zaprojektowano także 5 przepraw mostowych, w tym 3 na rzece Gąsawce, jedną na Kanale Górnonoteckim i jedną na rzece Noteci.

Część przedmiotowego 5 odcinka drogi, pomiędzy miejscowościami Rynarzewo i Zamość będzie prowadzona na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią rzeki Noteci – na obszarze, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat będzie to odcinek o długości ok. 1200 m., natomiast na obszarze, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat będzie to odcinek ok. 700 m. Również przeprawa mostowa MS 4-4 zlokalizowana w miejscowości Zamość w km 3+570 drogi S-5 zlokalizowana będzie na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Technologia wykonywania robót drogowych obejmie następujące działania: wycinka drzew kolidujących z inwestycją, zdjęcie humusu, frezowanie i rozbiórka istniejącej nawierzchni w miejscach przebudowy dróg, wykonanie wykopów i nasypów z gruntu niespoistego, wykonanie przepustów, wykonanie skarp, wykonanie koryta z profilowaniem i zagęszczeniem podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni, wykonanie podbudowy i jezdni drogi ekspresowej z betonu cementowego, wykonanie podbudowy i jezdni przejazdów, dróg dojazdowych, łącznic oraz zjazdów publicznych z betonu asfaltowego, wykonanie poboczy gruntowych przy chodnikach i ciągach pieszo-rowerowych, wykonanie poboczy umocnionych przy krawędzi jezdni, wykonanie rowów szczelnych, nałożenie warstwy ziemi urodzajnej, wykonanie nawierzchni chodników, ciągów pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych i zjazdów indywidualnych z kostki betonowej, obsiew trawą skarp. Zakres robót przygotowawczych obejmie mechaniczne wykonanie robót ziemnych (wykopy pod kanalizację) oraz robót nawierzchniowych, natomiast wykonanie ręczne - w rejonie występowania istniejącego uzbrojenia. Z kolei w zakresie rozbiórek przewiduje się rozebranie nawierzchni z betonu asfaltowego oraz chodników, krawężników i obrzeży. Technologia układania nawierzchni bitumicznej na drogach dojazdowych, przejazdach, łącznicach i zjazdach publicznych będzie typową dla dróg tych klas i uwzględni odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalnej ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Prace realizowane będą odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac. Typy i długości drogowych barier ochronnych na drodze ekspresowej, węzłach, przejazdach i drogach dojazdowych zostaną dobrane zgodnie z obowiązującymi przepisami i wykonane zgodnie z dokumentacją dostarczoną przez producenta bariery. Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wzdłuż całej drogi ekspresowej po obu jej stronach zostanie wykonane ciągłe ogrodzenie z siatki stalowej o wys. 2,4 m. od poziomu terenu, zagłębione w gruncie na wys. 0,3 m., a słupki zostaną posadowione na fundamencie betonowym. W przypadku, gdy ogrodzenie przecina drogi wewnętrzne, dojazdowe, technologiczne dochodzące do drogi ekspresowej zostaną wykonane zamykane bramy wjazdowe.

Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej S-5: przekrój dwujezdniowy, tj.: 2x2 (rezerwa terenu pod trzeci pas w pasie dzielącym), klasa techniczna - S, prędkość projektowa  $V_p$  - 100 km/h, ilość pasów ruchu - 2 x 2 x 3,5 m., pas dzielący uwzględniający rezerwę na 3 pas ruchu wraz z opaskami - min. 12,0 m. (z zachowaniem parametrów widoczności przy uwzględnieniu trzeciego

pasa ruchu), szerokość opaski - 0,5 m., pas awaryjny - 2,5 m., szerokość pobocza umocnionego - min 0,75 m., szerokość korony drogi dla odcinka – min. 32,5 m., rzędna niwelety drogi w najniższym punkcie 64,61 m n.p.m.

Projektowany most MS 4-4 będzie służył do przeprowadzenia drogi ekspresowej S5 nad rzeką Noteć. Obiekt pełnić będzie również funkcję przejścia dla dużych zwierząt pod projektowaną drogą ekspresową.

Budowa projektowanego mostu odbywać się będzie w nowym pasie drogowym Odcinka 5 drogi ekspresowej. Most zbudowany zostanie obok istniejącego mostu w ciągu drogi krajowej nr 5. Układ konstrukcyjny przęsła stanowić będzie ciągły dwuprzęsłowy ustrój płytowo-belkowy (strunobetonowe belki połączone z betonową płytą jezdni) z obustronnymi wspornikami. Na obiekcie wykonane będą obustronne kapy chodnikowe wraz z prefabrykowanymi deskami gzymsowymi. Przyczółki przewidziano jako masywne żelbetowe utwierdzone w ławie fundamentowej, zwieńczone oczepem wraz z monolityczną płytą przejściową opartą na ścianie tylnej przyczółka. Podpory pośrednie (filary) przewidziano w postaci ściany utwierdzonej w fundamencie. Posadowienie podpór przewidziano jako bezpośrednie (na płask) z zabezpieczeniem przed rozmyciem w postaci ścianek szczelnych. Ze względu na konstrukcję obiektu przewiduje się następujące etapowanie budowy:

ETAP 1 – roboty przygotowawcze i ziemne (wykopy pod ławy i stopy fundamentowe przyczółków i filarów, odwierty pod słupy żelbetowe)

ETAP 2 – wbicie lekkich ścianek, roboty fundamentowe, wykonanie fundamentów

ETAP 3 – wykonanie korpusów podpór przyczółków i filarów

ETAP 4 – wykonanie przęseł

ETAP 5 - wykonanie kap i nawierzchni, montaż wyposażenia, uformowanie nasypów pasa drogowego przy mostach, wykonanie umocnień skarp nasypów, wykonanie umocnień brzegów koryt w strefie mostowej, prace ziemne wykończeniowe (wyrównanie powierzchni terenu, uzupełnienie zieleni).

Podstawowe parametry techniczne i geometryczne mostu:

Rozpiętość przęseł:  $19,05\text{m} + 16,45\text{m} = 35,5\text{m}$

Szerokość całkowita:  $34,28\text{ m} (2 \times 15,98\text{ m} + 1,72\text{ m})$

Wysokość konstrukcyjna (przekroju): 1,72 m

Prześwit pionowy pod obiektem (min.): 5,10 m

Światło poziome pod obiektem: 34,5 m

Kąt skosu:  $60,00^\circ$

Podczas prac zastosowane będą zabezpieczenia mające na celu nienaruszenie koryta rzeki oraz zachowanie normalnych warunków przepływu. Dla zabezpieczenia wykopów fundamentowych przed zalewaniem zastosowane będą ścianki szczelne, a także system odwodnienia. Zastosowany zostanie sprzęt oraz maszyny niezbędne do wykonania przewidzianych prac budowlanych. Nie przewiduje się

grodzenia koryta, częściowego jego zasypywania, umieszczenia lub przemieszczania w korycie maszyn lub urządzeń.

W ramach budowy układu drogowego kolizyjne odcinki linii napowietrznych oraz kablowych zostaną przesunięte poza obszar kolizji. Nowo projektowane linie kablowe nn zostaną ułożone na głębokości nie mniejszej niż 0,7 m., zaś dla kabli SN nie mniej niż 0,9 m. Przejścia kabli pod ulicami będą wykonane na głębokości min 1,0 m. w rurach grubościennych. Przy przebudowie linii kablowych nn odtworzony zostanie istniejący uziom poziomy za pomocą bednarki FeZn 25x4 połączony z nieprzebudowaną bednarką poprzez spawanie.

Nowo układane bądź przesuwane linie kablowe należy w miejscach skrzyżowania z obcymi sieciami zabezpieczyć rurami osłonowymi typu (odpowiedniej średnicy) na długości nie mniejszej niż 0,5 m. poza granice przecięcia. Kable układane pod jezdnią należy zabezpieczyć w rurze jednorodnej grubościenną. Przepusty zabezpieczyć pianką montażową przed zamuleniem. Przecinane w trakcie prac sieci telekomunikacyjne bądź elektroenergetyczne należy dodatkowo dobezpieczyć rurami dwudzielnymi A 110/160PS. W miejscach nie oznaczonych na planie sytuacyjnym w przypadku kolizji z istniejącą infrastrukturą lub niezewidencjonowanymi wjazdami zabezpieczyć kable rurami osłonowymi. Ziemię w rowach po pracach ziemnych ubijać warstwowo do uzyskania pożądanej wartości zagęszczenia gruntu. Kable przed zasypaniem podlegają etapowemu odbiorowi przez użytkownika oraz służby geodezyjne. Prace ziemne należy tak skoordynować z innymi branżami na etapie budowy by nie występowała konieczność odbudowy nawierzchni.

Do budowy oświetlenia drogowego projektowane są słupy okrągłe stalowe ocynkowane na gorąco, wykonane ze spawem niewidocznym (spawane laserowo). Na słupach należy zamontować wyraźne oznaczenie z podaniem numeru latarni oraz numeru obwodu, numerację nadać na żółtym tle. Oprawy oświetlenia podstawowego drogi należy zawiesić na całkowitej wysokości od 9,0 m. do 12,0 m. Zamontować oprawy typu sodowego bądź LED z zasilaczem elektronicznym umożliwiającym zachowanie stałego strumienia w czasie eksploatacji oprawy.

Do budowy oświetlenia stosować kable usieciowane typu YAKXS. Kable układać na głębokości 0,7 m. bądź pod chodnikami 0,5 m. zgodnie z normą N-SEP 004. Dopuszcza się prowadzenie kabli oświetleniowych w całości w rurach osłonowych (rozwiązanie zalecane w miejscach gdzie w trakcie kolejnych prac budowlanych będzie istniało podwyższone ryzyko ich uszkodzenia tj. w pobliżu znaków drogowych, barier i krawężników drogowych). Kable należy prowadzić w rurach w miejscu przecięcia z obcymi sieciami. Jako przepusty pod drogami zastosować rury grubościenne HDPE fi110. Kable do obiektów montować zgodnie z projektem konstrukcyjnym obiektów.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni drogi ekspresowej, węzła Rynarzewo oraz obiektu mostowego realizowane będzie poprzez system rowów drogowych i projektowaną kanalizację deszczową. Wody opadowe z drogi ekspresowej po wschodniej stronie obiektu MS 4-4 odprowadzane

będą poprzez przykanaliki do prawego rowu oraz bezpośrednio do lewego, a odbiornikiem tych wód będzie zbiornik ZB-8 położony poza terenem zagrożenia powodziowego w km 3+225 projektowanej drogi. Wody z drogi ekspresowej po zachodniej stronie obiektu MS 4-4 odprowadzane będą do zbiorników ZB-9 oraz ZB-10. Pomiędzy km 3+600, a 3+850 wody z drogi ekspresowej odprowadzane będą poprzez rowy drogowe z lewej strony drogi i z łącznic WR-3 i WR-4 położonych po południowej stronie węzła Rynarzewo. Wody z prawej strony zbierane będą poprzez system przykanalików i kanalizację deszczową pomiędzy km 3+770, a 3+850, z których zrzucane będą do rowu drogowego, z którego odprowadzone zostaną do zbiornika ZB-9. Pomiędzy km 3+850, a 4+360 wody z lewej strony drogi ekspresowej odprowadzane będą poprzez system przykanalików do lewego rowu drogowego. Wody z prawej strony trasy głównej zbierane będą do kolektora deszczowego, z którego trafią do rowu drogowego, którym odprowadzone zostaną w kierunku zbiornika ZB-10. Wody z łącznic WR-1, WR-4 oraz z dróg powiatowych nr 1535C i 1950 kierowane będą również do zbiornika ZB-10. Rzędne korony zbiorników retencyjnych wyniesione zostaną o 0,5 m. powyżej maksymalnej rzędnej zwierciadła wody 1%, tj. o prawdopodobieństwie wystąpienia raz na 100 lat. Rzędne korony zbiorników ZB-9 i ZB-10 wyniesione zostaną na wysokość 63,50 m n.p.m. Odbiornikiem wód ze zbiornika ZB-9 będzie rów melioracyjny nr D-9 poprzez rurociąg melioracyjny, a ze zbiornika ZB-10 rów melioracyjny R-178.

Realizacja robót związanych z budową drogi ekspresowej oraz innych sieci uzbrojenia terenu wiąże się z koniecznością wykonania przebudowy sieci ORANGE POLSKA S.A – kable miedziane typu XzTKMXpw i kable światłowodowe w rurociągach kablowych HDPEØ40. Sieci należy przełożyć w nowe niekolidujące miejsca. Przy przebudowie sieci należy zachować następującą kolejność robót:

- wykonać pomiary kontrolne wstępne,
- wybudować nowy niekolidujący odcinek linii lub kanalizacji teletechnicznej,
- zaciągnąć nowy kabel do kanalizacji teletechnicznej,
- wykonać połączenie nowego odcinka z linią istniejącą przy zachowaniu ciągłości pracy poszczególnych kanałów,
- wykonać pomiary kontrolne końcowe,
- zdemontować kolizyjny odcinek linii,
- wykopy zasypywać z jednoczesnym zagęszczaniem.

Wymienione wyżej prace wykonywane będą mechanicznie (minikoparka, wiertnica), za wyjątkiem skrzyżowań i zbliżeń z sieciami uzbrojenia terenu oraz w miejscach niedostępnych dla sprzętu mechanicznego, gdzie prace należy wykonywać ręcznie. Na trasach obejściowych kable należy układać we wspólnym wykopie kablowym na głębokości około 0,7 m. – 1,0 m. metodą wykopu otwartego za wyjątkiem przejść pod drogami utwardzonymi, rowami, gdzie projektuje się wykonanie przecisku mechanicznego lub przewiertu sterowanego, bez naruszania nawierzchni. W miejscach

złączy światłowodowych posadzić zasobniki złączowe oraz przy przejściach pod drogami zastosować studnie kablowe typ SKR-2. Na przejściach pod zjazdami i na skrzyżowaniach z innym uzbrojeniem podziemnym należy zastosować rury osłonowe RHDPE $\varnothing$ 110.

W ramach zadania projektuje się kanał technologiczny stanowiących ciąg osłonowych elementów obudowy, studni kablowych oraz innych obiektów lub urządzeń służących umieszczeniu lub eksploatacji urządzeń infrastruktury technicznej dla całego odcinka drogi ekspresowej wraz z obszarem przyległym w zakresie niezbędnym do podłączenia instalowanych i docelowych systemów drogowych do CZR dedykowanego dla Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy. W ciągu magistralnym planuje się wykonanie kanału w postaci kanalizacji teletechnicznej wykonanej z rur o przekroju 4xRPP110 i studni SKR-2. Odgałęzienia wykonać odcinkami o przekroju 2xRPP110. Studnie powinny być wyposażone w dodatkowe pokrywy zabezpieczające przed ingerencją osób nieuprawnionych. Kanał należy układać na głębokości około 0,7 – 1,0 m. metodą wykopu otwartego wzdłuż projektowanej drogi technologicznej. Przy przejściu przez rzekę kanał technologiczny należy prowadzić w obiekcie mostowym. Teren po wykonaniu budowy doprowadzony będzie do stanu poprzedniego. Przebudowa będzie prowadzona zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, normami i przepisami ogólnymi z zakresu ochrony środowiska (nie naruszanie korzeni drzew, krzewów, przywrócenie do stanu pierwotnego trawników itp.) oraz z obowiązującymi przepisami BHP.

W rejonie objętym przyszłą inwestycją dokonano również inwentaryzacji zieleni na gruncie i zanotowano: 18 gatunków drzew liściastych, 17 gatunków krzewów liściastych, 4 gatunki drzew iglastych oraz 3 gatunki krzewów iglastych. Zestawienie to nie obejmuje terenów ogrodów działkowych. Stan zdrowotny drzewostanu można uznać za dostateczny z tendencją do stabilizacji.

W ramach inwestycji zaplanowano również szereg nowych nasadzeń kompensacyjnych. Projektowana zieleń ma wzbogacać zasoby przyrodnicze terenów bezpośrednio przylegających do drogi. Dlatego też będzie miała charakter zadrzewień śródpolnych z pewną ilością układów zieleni sztucznie komponowanej (typu regularne szpalery drzew, żywopłoty itp.) Część nasadzeń imitować będzie monogatunkowe lub wielogatunkowe naturalne zwarte grupy zadrzewień i zakrzewień o charakterze ciągów ekologicznych. Zakłada się również, że dochodzić będzie do naturalnej sukcesji roślin. Projektowana droga podkreślona będzie zielenią w formie rzędowych nasadzeń drzew i krzewów. W innych miejscach zaprojektowano zieleń krajobrazową w formie nieregularnych układów zieleni. Skarpy obsadzone będą miejscowo gatunkami krzewów spełniających funkcję umacniającą. W miarę możliwości na projektowanych węzłach w celu ich wyeksponowania, zaprojektowane są wielogatunkowe układy zieleni, pełniące funkcje ozdobne, w wyraźny sposób zwiększające estetykę otoczenia.

Zieleń przy przejściach dla zwierząt i korytarze ekologiczne nad trasą projektowane są głównie w formie obsadzenia powierzchni korytarza ekologicznego. Zaprojektowane drzewa oraz krzewy imitują ich naturalne rozmieszczenie a proponowany układ ma na celu przeprowadzenie zwierząt nad trasą i zabezpieczenie przed zbliżaniem się do krawędzi tunelu, który stanowi korytarz ekologiczny. We wszystkich miejscach gdzie są projektowane przejścia dla średnich i dużych zwierząt, należy przed sadzeniem projektowanego materiału roślinnego rozłożyć swobodnie w terenie (na gruncie) karpy drzew oraz głązy narzutowe i większe kamienie, które pochodzą z wykopów oraz wycinek pod tą inwestycję. Jest to zgodne z najnowszymi trendami związanymi z organizowaniem przejść ekologicznych dla zwierząt, tak, aby były one jak najszybciej przez nie zaakceptowane i wykorzystywane.

Miejsce Centralnego Zaplecza Budowy dla Odcinka nr 5 drogi ekspresowej S-5, po dokonaniu wizji terenowej i przeanalizowaniu map zagrożenia powodziowego zostało zlokalizowane poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat. Teren zaplecza i placów składowych wyniesiony będzie dodatkowo o ok. 1,0 m. ponad istniejący poziom terenu. Lokalne zaplecza budowy w rejonie zagrożenia powodzią będą przygotowane do szybkiej ewakuacji. W projekcie Wykonawczym Technologii i Organizacji Robót będą zawarte odpowiednie instrukcje na wypadek wystąpienia zagrożenia falą powodziową.

Postój pojazdów obsługujących budowę odbywać się będzie na specjalnie do tego celu przygotowanym placu. Powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady i ścieki będą gromadzone i systematycznie usuwane z terenu budowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenia. W trakcie prac budowlanych zastosowane będą środki zapobiegające zanieczyszczaniu wód Noteci. Prace związane z zabezpieczeniem antykorozyjnym konstrukcji mostów prowadzone będą w sposób ograniczający możliwość zanieczyszczenia wód. W przypadku wystąpienia wody powodziowej prace budowlane zostaną przerwane a sprzęt usunięty z placu budowy.

W ramach prac prowadzonych na terenie szczególnego zagrożenia powodzią zapewnione będą:

- brak ingerencji w koryto rz. Noteci,
- koncentracja robót w wyznaczonym pasie i tym samym ograniczona strefa oddziaływania,
- postęp prac w dolinie Noteci w układzie liniowym – stopniowe „przegradzanie” doliny,
- nie ograniczenie przepływu wielkich wód Noteci podczas budowy i po jej zakończeniu.

Najniższa rzędna projektowanej na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią części Odcinka 5 drogi ekspresowej S-5 wynosi 64,61 m n.p.m. Oznacza to, iż w przypadku wystąpienia powodzi o prawdopodobieństwie raz na 100 lat droga nie zostanie zalana wodami powodziowymi.

W projekcie mostu przyjęto światło znacznie szersze, uwzględniające część terenów zalewowych w sąsiedztwie koryta. Projektowane światło poziome mostu wynosić będzie 46,60 m., a rzędna spodu

konstrukcji to 67,384 m n.p.m. Są to dużo korzystniejsze warunki niż dla obecnego mostu, które gwarantują swobodny przepływ fali wezbraniowej. Podczas prac budowlanych zachowany będzie normalny reżim odpływu, zachowane będą parametry odcinka koryta w obrębie mostu. Zatem warunki hydrologiczne i hydrauliczne nie będą zmienione.

Przecięcie doliny Noteci nasypem nowej drogi nie ograniczy swobodnego odpływu wód w pełnym zakresie przepływów. Dodatkowo nasyp nowej trasy wyposażony zostanie w przepusty dla rowów odwadniających dno doliny.

Przebudowa sieci i budowa kanału technologicznego nie utrudni czynności ochrony przed powodzią oraz nie zwiększy zagrożenia powodziowego ponieważ w myśl ustawy Prawo wodne art. 88 l, nie zmienia warunków przepływu wód powodziowych.

Wg Operatu hydrologicznego inwestycja nie spowoduje zmiany warunków powodziowych, ponieważ nie zostanie zmieniony kierunek przepływu wód powodziowych. Tak jak dotychczas przepływy wezbraniowe będą skoncentrowane w korycie Noteci i w zależności od poziomu wezbrania w strefie przykorytowej lub szerzej w strefie zalewowej. Oddziaływanie inwestycji na warunki ochrony przeciwpowodziowej w dolinie Noteci będzie ograniczone.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu, po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją uznał, że wykonanie przedmiotowej inwestycji zakwalifikowanej jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, nie utrudni zarządzania ryzykiem powodziowym, ochrony przed powodzią oraz nie zwiększy zagrożenia powodziowego, jak również nie spowoduje zagrożenia dla jakości wód, w przypadku wystąpienia powodzi.

W związku z powyższym wydał niniejszą decyzję.

#### **Pouczenie:**

Od niniejszej Decyzji przysługuje odwołanie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie za pośrednictwem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja, zgodnie z jej brzmieniem, stanowi zwolnienie z zakazów dotyczących obszaru szczególnego zagrożenia powodzią i nie zwalnia wnioskodawcy od uzyskania wymaganych innymi przepisami obowiązującego prawa zgłoszeń lub decyzji.



z up. Dyrektora  
*[Signature]*  
Agnieszka Siłacz  
Kierownik Zarządu Zlewni Noteci w Bydgoszczy

Otrzymują:

1. Pan Tomasz Michnowicz  
Mosty Gdańsk Sp. z o.o., ul. Jaśminowy Stok 12a, 80 – 177 Gdańsk
2. Pełnomocnik Prezesa KZGW  
ul. Marcinkowskiego 1, 85 – 056 Bydgoszcz
3. aa

Do wiadomości:

1. RZGW Poznań TP

MK