




NAZWA, ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	Budowa drogi S5 na odc. Wirwajdy – Nowe Marzy			
NAZWA I ADRES INWESTORA	 Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Olsztynie al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn			
PROJEKTANT	 TRAKT sp. z o.o. sp. k. Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego 40-159 Katowice, ul. Jesionowa 9a tel. +48 32 228 12 70, +48 32 220 70 04 e-mail: trakt@trakt.eu, www.trakt.eu			
STADIUM	STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE Z MATERIAŁAMI DO DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH KOMENTARZ DO WPROWADZONYCH KOREKT PO DZIAŁANIACH INFORMACYJNYCH WOJ. WARMIŃSKO - MAZURSKIE Wersja: 01			
Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Marek Stalmach	Drogowa	157/98	
Projektant	mgr inż. Krzysztof Jędrzykiewicz	Drogowa	SLK/7861//18	Jędrzykiewicz
NUMER UMOWY: O/OL.D-3.2413.10.2021 (PR-906/2021) DATA OPRACOWANIA: KWIECIEŃ 2024 r.				

KOMENTARZE DO WPROWADZONYCH KOREKT

1. WNIOSEK O LOKALIZACJĘ WĘZŁA W WIRWAJDACH

WNIOSKUJĄCY: WŁADZE GMINY OSTRÓDA I STAROSTWA POWIATOWEGO W IŁAWIE			KOMENTARZ
STRESZCZENIE WNIOSKU	ANALIZA TECHNICZNA	STANOWISKO GDDKIA	
<p>Wniosek o budowę węzła w miejscowości Wirwajdy zamiast w miejscowości Franciszkowo</p>	<p>W stanie istniejącym skrzyżowanie S5 z DK16 w Wirwajdach umożliwia dogodne połączenie terenów zlokalizowanych po zachodniej stronie Ostródy z S7 (z ominięciem Ostródy). Po wybudowaniu S5 na odcinku od Iławy do Ostródy znaczenie połączenia w Wirwajdach znacząco spadnie. Dojazd do S-7 będzie możliwy nowym odcinkiem S-5. Węzeł Wirwajdy, podobnie jak węzeł Franciszkowo, obsługiwałby okoliczne, słabo zaludnione miejscowości. W obu lokalizacjach prognozowane natężenia ruchu na drogach podporządkowanych są porównywalne i stosunkowo niewielkie. Lokalizacja węzła Franciszkowo jest znacznie bardziej korzystana ze względów technicznych, społecznych i środowiskowych.</p> <p>Lokalizacja węzła w Wirwajdach jest niekorzystna ze względu na bliskość rezerwatu rz. Poburzanki i związane z tym ograniczenia. Konieczne byłyby rozbiórki budynków mieszkalnych po stronie południowej węzła oraz ochrona akustyczna budynków mieszkalnych zlokalizowanych w strefie oddziaływania węzła. Komfort życia mieszkańców Wirwajdy uległyby znacznemu pogorszeniu, również ze względu na większy ruch na drogach dojazdowych do węzła. Rozbiórki i przebudowy wymagałyby też elementy infrastruktury wybudowane w ramach odcinka S-5 Wirwajdy-Ornowo, co zwiększyłoby koszt realizacji i spowodowało zmarnowanie nakładów finansowych poniesionych na rozwój infrastruktury drogowej.</p>	<p>W wariantach 1 i 3, w dalszych pracach projektowych, analizowana będzie lokalizacja węzła w rejonie miejscowości Franciszkowo.</p> <p>W wariantach 2, z uwagi na znaczne oddalenie wariantu W2 od Franciszkowa, analizowana będzie lokalizacja węzła w Wirwajdach.</p> <p>(Grafika korekty w pkt. 9 Załączniki, podpunkt 2. A)</p>	<p>Wprowadzono węzeł Wirwajdy dla WM W2 w dwóch wariantach v1 i v2. Zgodnie z lokalizacją wskazaną w Załączniku 2 A do Raportu z działań informacyjnych.</p> <p>Rozwiązanie projektowe zostały przedstawione na rysunkach planów sytuacyjnych (skala 1:2000), wraz z proponowaną linią, która wyznacza możliwy do wykorzystania zakres terenu pod inwestycję (zakres DŚU - decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach).</p>

2. WNIOSEK O LOKALIZACJĘ DODATKOWYCH WĘZŁÓW NA WARIANCIE W2,W3 I OBSŁUGĘ KOMUNIKACYJNA

WNIOSKUJĄCY: WŁADZE GMINY NOWE MIASTO LUBAWSKIE			KOMENTARZ PO PRZEPROWADZENIU ANALIZY
STRESZCZENIE WNIOSKU	ANALIZA TECHNICZNA	STANOWISKO GDDKIA	
<p>1. Wniosek dotyczący połączenia drogowego dla drogi 181024N Chrośle – Pustki, lub mostu na rz. Drwęcy</p> <p>2. Wniosek o dodatkowy węzeł w km 32+000 wariantu W2 na DP 1244 i 1315N</p> <p>3. Lokalizacja węzła w km ok 30+000 z drogą powiatową N1333</p> <p>4. Zmiana przebiegu połączenia w km 32+000, an połączenie dla dr 1315N</p> <p>5. Dodatkowy węzeł w km 29+500 na W3</p> <p>6. Zmiana przebiegu w km 34+200, oraz prowadzenie drogi S5 w miarę możliwości po granicy działek</p> <p>Nowy węzeł w obszarze gminy NML – umożliwi komunikację S5 z obwodnicą NML w ciągu DK15, a także poprawi dostępność do terenów inwestycyjnych gminy</p>	<p>Ad. 1. Dla wskazanej drogi zapewniona jest obsługa komunikacyjna drogą powiatową DP 1333N. Analiza obsługi komunikacyjnej, oraz doboru nawierzchni będzie opracowywana bardziej szczegółowo na kolejnym etapie dokumentacji, dla wariantu który będzie preferowany po wykonaniu analizy wielokryterialnej.</p> <p>Ad. 2. Lokalizacja węzła nie spełniałaby zasady funkcjonalności, czyli dogodnego połączenia z siecią drogową i generatorami natężeń ruchu. Droga powiatowa nie jest generatorem ruchu, a do połączenia z drogą krajową nr 15 jest ok 4,5 km</p> <p>Ad. 3. Proponowana lokalizacja węzeł w Wariancie W2, w km 30+000 jest na terenach o gruntach słabonośnych, silnie zmeliorowanych i obszarach bagiennych, co znacznie zwiększa koszt realizacji. Brak uzasadnienia ruchowego dla budowy węzła z przedmiotową drogą powiatową. Proponowana lokalizacja węzła znajduje się w obrębie krajowego korytarza ekologicznego. Lokalizacja węzła w tym miejscu znacząco zwiększy zakres wycinki drzew, co w połączeniu z koniecznością oświetlenia drogi i łącznic ograniczy drożność korytarza ekologicznego.</p> <p>Ad. 4. Analiza obsługi komunikacyjnej będzie opracowywana bardziej szczegółowo na kolejnym etapie dokumentacji, dla wariantu który będzie preferowany po wykonaniu analizy wielokryterialnej. Natomiast przy drodze DP 1315N zaklinowana jest aleja drzew wpisana do rejestru zabytków i na ich wycinkę konieczne jest uzyskanie jego zgody.</p> <p>Ad. 5. W proponowanej lokalizacji węzła znajduje się obszar Natura 2000, oraz przebiegają dwie linie kolejowe, co dyskwalifikuje ją ze względów na oddziaływanie na aspekty środowiskowe i ekonomiczne. Jednocześnie połączenie z drogą powiatową nie spełnieniu zasady funkcjonalności, czyli dogodnego połączenia z siecią drogową i generatorami natężeń ruchu dla drogi S5.</p> <p>Ad. 6 Analiza połączenie alternatywnego zgodnie z wnioskiem z pkt. 7.2.6.5.</p>	<p>Węzeł na terenie gminy NML zostanie poddany dodatkowej analizie w STEŚ, jednak w innej lokalizacji, tj. w km 27+700 wariantu 2.</p> <p>(Grafika korekty w pkt. 9 Załączniki, podpunkt 2 B oraz pkt C)</p>	<p>Wprowadzono węzeł Nowe Miasto Lubawskie w km 27+700, na połączeniu z drogą powiatową DP 1270N, na WM W2 w dwóch wariantach v1 i v2. Zgodnie z lokalizacją wskazaną w Załączniku 2 B do Raportu z działań informacyjnych.</p> <p>Jednocześnie dotychczasowy węzeł w km 22+200 zmienił nazwę z Nowe Miasto Lubawskie na Lubawa</p> <p>Rozwiązanie projektowe zostały przedstawione na rysunkach planów sytuacyjnych (skala 1:2000), wraz z proponowaną linią, która wyznacza możliwy do wykorzystania zakres terenu pod inwestycję (zakres DŚU).</p>

3. WNIOSEK O PRZESUNIĘCIE NA PÓŁNOC WARIANTU W2 NA ODCINKU CYBALOWO – LEKARTY – SKARLIN

WNIOSKUJĄCY: MIESZKAŃCY GMINY NOWE MIASTO LUBAWSKIE			KOMENTARZ
STRESZCZENIE WNIOSKU	ANALIZA TECHNICZNA	STANOWISKO GDDKIA	
<p>Liczba głosów : 23</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brak uzasadnienia dla przebiegu planowej S5 przez teren Gminy Nowe Miasto Lubawskie - Trasa S5 spowoduje uszczuplenie wpływu podatku rolnego do kasy gminy - S5 w wariantcie W2 przyczyni się do zachwiania produkcji rolnej, rozwoju gospodarczego gminy i doprowadzi do szkód w środowisku naturalnym - Analizowany przebieg W2 spowoduje podział działek rolnych kilkudziesięciu rolników, wyburzenia domów i budynków gospodarczych – ponadto sieć dróg spowoduje odcięcie gospodarstw agroturystycznych od walorów turystycznych terenów – co przekreśla sens ich prowadzenia. - Brak możliwości realizacji programów unijnych na dotychczasowych zasadach, dostosowanych do wielkości gospodarstwa (zakup maszyn, budowa obiektów inwentarskich) - Wysokie koszty związane z dalszym dojazdem do podzielonych działek - Zmniejszenie arealów gospodarstw, co spowoduje obniżenie rentowności gospodarstw. - Utrata zaplecza powierzchni gospodarstwa przeznaczonej do utylizacji nawozów naturalnych (zgodnie z przepisami unijnymi) - Groźba unieważnienia umów kredytowych gdzie zastawem są działki rolne o określonym areale i wartości - Zaprzepaszczenie rozwoju działalności młodych rolników - Ceny wykupu gruntów są rażąco niskie, nie odzwierciedlają faktycznej wartości gospodarstw rolnych budowanych przez pokolenia - Degradacja środowiska - Propozycja alternatywnej trasy, przesuniętej na północ, do granic obrębów geodezyjnych wsi Skarlin/Lekarty 	<p>Analiza korekty W2 na północ od wsi Skarlin i Lekarty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przebieg po gruntach słabonośnych - zbliżenie do zabudowań miejscowości Lekarty, - przebudowa drogi poprzecznej będzie powodowała wyburzenia budynków mieszkalnych w ww. miejscowości - w km 37+200-39+600 droga ekspresowa będzie kolidowała lub przebiegała po granicy obszaru Natura 2000 PLH280036 Dolina Kakaju, w tym kolizję z siedliskami będącymi przedmiotem ochrony tego obszaru, - zaproponowany przebieg będzie powodował zwiększenie wycinki lasów w stosunku do pierwotnego przebiegu W2, spowodowanych zwłaszcza przebudową dróg poprzecznych przebiegających przez lasy, - zaproponowany przebieg będzie powodował zwiększenie długości kolizji z korytarzem ekologicznym Lasy Brodnickie, w stosunku do pierwotnego przebiegu W2 	<p>Projektant wykona przyrodnicze i geologiczne rozpoznanie trasy wariantu alternatywnego, biegnącego na północ od wsi Skarlin i Lekarty oraz dokona analizy porównawczej dwóch przebiegów trasy W2 na przedmiotowym odcinku pod względem społecznym, technicznym, ekonomicznym i środowiskowym, w szczególności wymaganej dla STEŚ.</p> <p>Na podstawie analizy porównawczej obu przebiegów trasy zostanie wybrany wariant bardziej korzystny, który będzie analizowany w STEŚ oraz raporcie oceny oddziaływania na środowisko jako przebieg wariantu 2.</p> <p>(Grafika korekty w pkt. 9 Załączniki, podpunkt 2 C)</p>	<p>Po przeprowadzeniu analizy porównawczej w ramach kryteriów technicznych, środowiskowych oraz społecznych wniosek społeczny został uwzględniony. Wprowadzono korektę dla przebiegu wariantu WM W2 zgodnie z Załącznikiem 2 C do Raportu z działań informacyjnych.</p> <p>Rozwiązanie projektowe zostały przedstawione na rysunkach planów sytuacyjnych (skala 1:2000), wraz z proponowaną linią, która wyznacza możliwy do wykorzystania zakres terenu pod inwestycję (zakres DŚU).</p>

4. WNIOSEK O KOREKTĘ I OBEJŚCIE WARIANTEM W3 PO STRONIE PÓŁNOCNEJ BISKUPCA

WNIOSKUJĄCY: MIESZKAŃCY I WŁADZE GMINY BISKUPIEC			KOMENTARZ
STRESZCZENIE WNIOSKU	ANALIZA TECHNICZNA	STANOWISKO GDDKIA	
<p>Korekta przebiegu W3 w rejonie Biskupca mająca na celu obejście Biskupca od północy.</p> <p>Proponowany przebieg po stronie południowej Biskupca jest niekorzystny ze względu na rozwój zabudowy mieszkaniowej po stronie południowej, oraz rozdziela sąsiadujące miejscowości Krotoszyny i Bielice. Ze względu na rozwój gminy bardziej korzystny jest przebieg po stronie północnej.</p> <p>Wariant W3, w km ok 30+600, koliduje z obszarem strefy ochronnej bielika. Korekta przebiegu W3 jest uzasadniona społecznie i środowiskowo (obejście Biskupca od północy + ominięcie od północy siedliska bielika).</p>	<p>- konieczne jest, ze względu na wymagania ochrony środowiska, skorygowanie trasy w celu ominięcia strefy ochronnej bielika.</p> <p>- obejście Biskupca po stronie północnej, wg wstępnej analizy, nie wymaga rozbierek budynków. Wprowadzenie korekty przy strefie bielika i miejscowości Biskupiec nie wpłynie na długość wariantu, zmieni się lokalizacja węzła z DW 538 i lokalizacja MOP.</p> <p>Po północnej stronie Biskupca przebiega na kierunku północ-południe aleja dębowo-lipowa. Drzewa objęte ochroną w formie pomników przyrody zlokalizowane są po obu stronach drogi. Nie ma możliwości poprowadzenia S-5 na kierunku wschód-zachód bez przecięcia alei dębowo-lipowej oraz wycinki drzew pomnikowych. Ze wstępnej analizy wynika konieczność wycinki 30 sztuk dębów.</p> <p>Wycinka drzew posiadających status pomnika przyrody możliwa jest w przypadku braku alternatywnego przebiegu trasy, za zgodą Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie. Ze względu na możliwość prowadzenia trasy S-5 po stronie południowej RDOŚ w Olsztynie z dużym prawdopodobieństwem nie wyrazi zgody na wycinkę 30 pomników przyrody</p>	<p>Projektant skoryguje przebieg wariantu W3 w celu ominięcia strefy ochronnej bielika. W dalszych pracach, w sąsiedztwie gniazda bielika, będzie analizowany wyłącznie nowy przebieg W3.</p> <p>Przebieg wariantu W3 w sąsiedztwie Biskupca pozostaje bez zmian, tj. po stronie południowej Biskupca. Przebieg po północnej stronie Biskupca nie jest możliwy ze względu na kolizję z dębami- pomnikami przyrody, których nie można wyciąć.</p> <p>(Grafika korekty w pkt. 9 Załączniki, podpunkt 2 D)</p>	<p>Wprowadzono korektę wariantu WM W3 zgodnie Załącznikiem 2 D do Raportu z działań informacyjnych.</p> <p>Rozwiązanie projektowe zostały przedstawione na rysunkach planów sytuacyjnych (skala 1:2000), wraz z proponowaną linią, która wyznacza możliwy do wykorzystania zakres terenu pod inwestycję (zakres DŚU).</p>

5. WNIOSEK O ODDALENIE PRZEBIEGU W1 I W3 OD MIEJSCOWOŚCI RYWAŁDZIK

WNIOSKUJĄCY: MIESZKAŃCY GMINY BISKUPIEC, WSI RYWAŁDZIK			KOMENTARZ
STRESZCZENIE WNIOSKU	ANALIZA TECHNICZNA	STANOWISKO GDDKIA	
<p>Liczba głosów : 125</p> <p>Odsunięcie S5 możliwie daleko od miejscowości Rywałdzik oraz przeniesienie węzła (obecnie Mierzyn) na teren województwa kujawsko-pomorskiego.</p>	<p>Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24.06.2022 r w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, droga ekspresowa może się łączyć z drogą o klasie co najmniej Z, poprzez węzeł drogowy. Najbliższa droga tej klasy, tj. DP 1801C, znajduje się na terenie woj. kujawsko-pomorskiego, ok 2,5 km od granicy województw. Rejon przecięcia drogi S5 z DP 1801C, to tereny w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, które charakteryzują się trudniejszymi warunkami do realizacji węzła, tj. bliskim sąsiedztwem wód powierzchniowych i siedlisk gatunków chronionych. Bardziej korzystna jest lokalizacja węzła w rejonie miejscowości Rywałdzik.</p>	<p>Projektant przeanalizuje możliwość przesunięcia trasy drogi S5 w sąsiedztwie miejscowości Rywałdzik na południe w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania drogi na mieszkańców.</p> <p>(Grafika korekty w pkt. 9 Załączniki, podpunkt 2 E)</p>	<p>Wprowadzono korektę wariantu WM W1, WM W2, oraz WM W3 zgodnie Załącznikiem 2. E do Raportu z działań informacyjnych.</p> <p>Rozwiązanie projektowe zostały przedstawione na rysunkach planów sytuacyjnych (skala 1:2000), wraz z proponowaną linią, która wyznacza możliwy do wykorzystania zakres terenu pod inwestycję (zakres DŚU).</p>

6. ZMIANA LOKALIZACJI MOP (MIEJSCA OBSŁUGI PODRÓŻNYCH)

Zmiana lokalizacji Miejsc Obsługi Podróżnych związana z wprowadzeniem korekt po działaniach informacyjnych i uwzględnieniem Wzorców i Standardów dotyczących przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych

WARIANT	POPZEDNIA LOKALIZACJA	OBEKNA LOKALIZACJA
W1	km 35+500	km 42+400 L i P
W2	km 32+900	km 45+200 L i P
W3	km 43+500	km 42+900 L i P