

INWESTOR: 	Skarb Państwa Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez: Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy ul. Fordońska 6 85-085 Bydgoszcz
JEDNOSTKA PROJEKTOWA:  	Lider Konsorcjum: TPF Sp. z o. o. ul. Postępu 14B 02-676 Warszawa Partner Konsorcjum: Databout Sp. z o.o. ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7 02-366 Warszawa
ZAMÓWIENIE: Dokumentacja projektowa budowy drogi ekspresowej S10 i S50 A1 – Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej z podziałem na części: CZĘŚĆ I - Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: ”Budowa drogi ekspresowej S10 na odc. od A1 do granicy województwa”	
STADIUM: STUDIUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWE	
NAZWA OPRACOWANIA: PIERWSZA TURA SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH RAPORT ZE SPOTKAŃ SPOŁECZNYCH	

Spis treści:

1. PRZEDMIOT PROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH.....	3
1.1 INFORMACJE DOTYCZĄCE PLANOWANEJ INWESTYCJI.....	3
1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA.....	3
1.3 MATERIAŁY WEJŚCIOWE.....	3
1.4 OPIS PLANOWANEJ INWESTYCJI.....	4
1.5 PRZEBIEG WARIANTÓW DROGI EKSPRESOWEJ S10 (STAN PROJEKTU SPRZED I TURY SPOTKAŃ)....	4
2. DATA I MIEJSCE PROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH	6
3. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH.....	7
4. ZGŁOSZONE WNIOSKI I ODPOWIEDZI	15
5. ANALIZA I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW I UWAG	16
5.1 WNIOSEK MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO ORAZ MIESZKAŃCA POPOWA	16
5.2 WNIOSEK WÓJTA GMINY FABIANKI	17
5.3 WNIOSEK WÓJTA GMINY FABIANKI	17
5.4 WNIOSEK WÓJTA GMINY TŁUCHOWO.....	18
5.5 WNIOSEK WÓJTA GMINY TŁUCHOWO.....	19
5.6 WNIOSEK ZBIOROWY MIESZKAŃCÓW MIEJSCOWOŚCI PŁONCZYNEK.....	19
5.7 WNIOSEK ZBIOROWY MIESZKAŃCÓW MIEJSCOWOŚCI BOGUCIN (STOWARZYSZENIE ZIELONY BOGUCIN)	21
5.8 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCÓW M. BOGUCIN.....	22
5.9 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKANKI M. BOGUCIN	22
5.10 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKANKI M. OSIEK.....	22
5.11 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. NOWY WITOSZYN.....	23
5.12 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. NOWY WITOSZYN.....	23
5.13 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. NOWY WITOSZYN.....	24
5.14 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. BOGUCIN.....	25
5.15 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. NASIEGNIOWO	25
5.16 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA WŁOCLAWKA	25
5.17 WNIOSEK INDYWIDUALNY MIESZKAŃCA M. SZPIEGOWO	26
6. WYNIKI ANKIET ZAMIESZCZONYCH W FORMULARZU WNIOSKU	26
7. PODSUMOWANIE	27

1. PRZEDMIOT PROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

1.1 Informacje dotyczące planowanej inwestycji

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa o szczegółowości Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku od autostrady A1 do granicy województwa kujawsko – pomorskiego i mazowieckiego.

Podstawowym celem działań informacyjnych było zapoznanie miejscowej społeczności miasta oraz gmin, na terenie których zlokalizowane będzie przedsięwzięcie z planowaną inwestycją. Miejscowa społeczność mogła zgłosić swoje uwagi i wnioski dotyczące projektowanej inwestycji i wypowiedzieć się w sprawie poszczególnych rozwiązań projektowych. W ramach omawianego przedsięwzięcia zaprojektowano nowy przebieg drogi ekspresowej S10. Inwestycja ma na celu przede wszystkim poprawę bezpieczeństwa na drogach w korytarzu projektowanej drogi ekspresowej, a także stworzenie nowych możliwości komfortowego połączenia drogowego miasta Włocławka wraz z jego okolicznymi miejscowościami z aglomeracjami bydgosko-toruńską oraz warszawską. Budowa drogi S10 zapewni efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego oraz umożliwi aktywizację gospodarczą terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej S10, a szczególnie w rejonach projektowanych węzłów drogowych.

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest u Umowa nr 2052.2022.I-1.D-3.2413.17.2021.44 z dnia 04.08.2022 r. na Dokumentację projektową budowy drogi ekspresowej S10 i S50 A1 - Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej z podziałem na części: Część I - Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowe z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S10 na odc. od A1 do granicy województwa”.

1.3 Materiały wejściowe

Do projektowania przyjęto poniżej wymienione materiały wejściowe:

- korytarz określający geograficzny zakres zamówienia,
- wzorcowe PFU aktualizowane w trakcie trwania umowy, zgodnie z wprowadzeniem nowych dokumentów wzorcowych przez GDDKiA,
- dane GIS,
- Analiza i prognozy ruchu, opracowane na potrzeby przedmiotowego zadania,
- Dokumentacja geologiczna opracowana na potrzeby przedmiotowego zadania: Studium geologiczno – inżynierskie, dokumentacja hydrogeologiczna,
- Inwestycja Centralnego Portu Komunikacyjnego – wariantowe rozwiązania projektowanej linii kolei dużej prędkości realizowane w południowej części korytarza w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego,
- Koncepcja lokalizacyjna „Budowa alternatywnej przeprawy przez rzekę Wisłę” opracowana na zlecenie Gminy i Miasta Włocławek,
- dane pozyskane z urzędów administracji publicznej,
- dane pozyskane od gestorów infrastruktury mającej szczególne znaczenie na aktualnym etapie opracowania.

1.4 Opis planowanej inwestycji

Projektowana droga ekspresowa S10 zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiatach: lipnowskim, włocławskim oraz miasto Włocławek, w gminach: Brześć Kujawski, Lubanie, Włocławek, Fabianki, Lipno, Wielgie, Dobrzyń nad Wisłą, Tłuchowo.

Przedsięwzięcie zakłada budowę dwujezdniowej drogi krajowej klasy ekspresowej. Planuje się połączenie projektowanej trasy z istniejącą siecią drogową wyłącznie poprzez węzły drogowe na przecięciu z wybranymi drogami. Połączenia z siecią dróg istniejących zostaną zrealizowane poprzez planowane skrzyżowania na węzłach drogowych, przejazdy drogowe oraz sieć dodatkowych jezdni.

1.5 Przebieg wariantów drogi ekspresowej S10 (stan projektu sprzed I tury spotkań)

Początek wariantu 1 znajduje się w istniejącym węźle Włocławek Północ na skrzyżowaniu autostrady A1 z drogą wojewódzką nr 252 skąd droga ekspresowa S10 biegnie w kierunku południowo-wschodnim poprzez tereny dużego kompleksu leśnego. Na około 4 km droga odbija w kierunku północnym, aby w rejonie 6 km przekroczyć linie kolejową nr 18 oraz przebiegającą do niej równolegle w odległości około 200 m drogę krajową nr 91. Miejsce przecięcia linii kolejowej nr 18 oraz drogi krajowej nr 91, znajduje się pomiędzy terenem wielotorowej bocznicy kolejowej na linii nr 18, a terenami zakładów chemicznych „Anwil”. Na przecięciu z drogą krajową nr 91 (ul. Toruńska) na terenie miasta Włocławek Kamienna Góra zlokalizowano węzeł drogowy typu WB. Na dalszym odcinku droga przecina dolinę rzeki Wisły, aby następnie odbić w kierunku północnym, gdzie w rejonie miejscowości Nowy Witoszyn na przecięciu z drogą powiatową nr 2713C zlokalizowano węzeł drogowy typu WB. Za węzłem droga odbija w kierunku wschodnim przecinając tereny kompleksu leśnego do przecięcia z drogą krajową nr 67 gdzie zlokalizowano węzeł drogowy typu WB. Na dalszym odcinku droga łagodnie odbija w kierunku południowym przechodząc głównie przez tereny użytkowane rolniczo oraz rozproszonej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej przecinając kilka rzek i cieków wodnych. W rejonie km 24+000, gdzie zlokalizowano MOP kat. II droga mijając od strony północnej miejscowość Szpiegowo odbija w kierunku wschodnim, a następnie po przecięciu z drogą wojewódzką nr 558 w rejonie km 25+500, gdzie zlokalizowano węzeł drogowy, droga ponownie łagodnie odbija na północ omijając miejscowość Zakrzewo, a następnie łagodnie na południe, aby przejść pomiędzy miejscowościami Łagiewniki i Kolonia Chalin. Na odcinku od km 20+000 do km 32+000 droga pięciokrotnie przecina warianty (warianty 1, 6 oraz 41) przebiegu linii kolejowej realizowanej w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Na wysokości przecięcia drogi wojewódzkiej nr 541 droga ekspresowa ponownie łagodnie odbija w kierunku wschodnim, a następnie po minięciu granicy województwa oraz projektowanego węzła na drodze wojewódzkiej nr 559 dobiega do końca projektowanego odcinka drogi ekspresowej w wariantie 1 w km 40+825.

Początek wariantu 2 znajduje się w istniejącym węźle Włocławek Północ na skrzyżowaniu autostrady A1 z drogą wojewódzką nr 252 skąd droga ekspresowa S10 biegnie w kierunku południowo-wschodnim poprzez tereny dużego kompleksu leśnego. Na około 5 km droga odbija w kierunku północnym, aby w rejonie 8 km przekroczyć linie kolejową nr 18 oraz przebiegającą do niej równolegle w odległości około 200 m drogę krajową nr 91. Miejsce przecięcia linii kolejowej nr 18 oraz drogi krajowej nr 91, znajduje się pomiędzy terenem wielotorowej bocznicy kolejowej na linii nr 18, a obszarem ujęcia wody zlokalizowanym na północny zachód od zabudowań miasta Włocławka. Na przecięciu z drogą krajową nr 91 na terenach miasta Włocławek Zazamcze zlokalizowano węzeł

drogowy typu WB. Po przecięciu doliny rzeki Wisły droga przechodzi przez ogródki działkowe „Zofijka” zlokalizowane przy drodze powiatowej nr 2044C (ul. Grodzka), a następnie przecina drogę powiatową nr 2713C (ul. Witoszyńska), na której zlokalizowano węzeł drogowy typu WB. Dalej droga odbija łagodnie w kierunku wschodnim omijając zabudowania miejscowości Nowe Rumunki oraz Osiek. W rejonie km 13+000 droga ponownie odbija na północ przecinając zabudowania miejscowości Podlesie i Bogucin, gdzie na przecięciu drogi krajowej nr 67 zlokalizowano węzeł drogowy typu WB. Na dalszym odcinku droga łagodnie odbija w kierunku wschodnim przechodząc głównie przez tereny użytkowane rolniczo oraz rozproszonej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej przecinając kilka rzek i cieków wodnych. W rejonie km 23+500, gdzie zlokalizowano MOP kat. II droga mijając od strony północnej miejscowość Szpiegowo odbija łagodnie w kierunku północnym, a następnie po przecięciu z drogą wojewódzką nr 558 w rejonie km 28+000, gdzie zlokalizowano węzeł drogowy, droga ponownie łagodnie odbija na południe omijając miejscowości Tłuchowo i Trzcianka. Na odcinku od km 21+000 do km 32+000 droga pięciokrotnie przecina warianty (warianty 1, 6 oraz 41) przebiegu linii kolejowej realizowanej w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Na wysokości przecięcia drogi wojewódzkiej nr 541 droga ekspresowa ponownie łagodnie odbija w kierunku północnym, a następnie po minięciu granicy województwa oraz projektowanego węzła na drodze wojewódzkiej nr 559 dobiega do końca projektowanego odcinka drogi ekspresowej w wariantcie 2 w km 39+891.

Początek wariantu 3 znajduje się w istniejącym węźle Włocławek Północ na skrzyżowaniu autostrady A1 z drogą wojewódzką nr 252 skąd droga ekspresowa S10 biegnie w kierunku wschodnim poprzez tereny dużego kompleksu leśnego. Na około 3 km droga odbija w kierunku południowym i po ominięciu użytków ekologicznych w 7 km odbija na północ, aby ominąć tereny zabudowy osiedla Przylesie we Włocławku. Na tym odcinku (od km 7+500 do km 9+200) projektowana droga w wariantcie 3 przechodzi przez obszar ujęcia wody „Zazamcze” dla miasta Włocławka. Następnie droga przecina linię kolejową nr 18 oraz przebiegającą do niej równolegle w odległości około 300 m drogę krajową nr 91, na której zlokalizowano węzeł drogowy. Miejsce przecięcia linii kolejowej nr 18, drogi krajowej nr 91 oraz doliny rzeki Wisły, dobrano tak, aby wpisać się w korytarz przewidziany w opracowanej na zlecenie Gminy i Miasta Włocławka koncepcji lokalizacyjnej „Budowa alternatywnej przeprawy przez rzekę Wisłę”. Po przejściu przez dolinę Wisły droga przecina zabudowę wzdłuż ulicy Grodzkiej (DP 2044C), a następnie przecina ul. Witoszyńską (DP 2713C), na której zlokalizowano węzeł drogowy. Dalej droga odbija łagodnie w kierunku wschodnim omijając zabudowania miejscowości Nowe Rumunki. W rejonie km 13+500 na terenie kompleksu leśnego droga ponownie odbija na północ przecinając zabudowania miejscowości Osiek, Podlesie i Bogucin, gdzie na przecięciu drogi krajowej nr 67 zlokalizowano węzeł drogowy typu WB.

W tym rejonie droga zdecydowanie skręca na południe mijając zabudowania miejscowości Budki oraz torfowisko położone na terenie kompleksu leśnego. W rejonie 20 km droga odbija na północ, a następnie w około 26 km ponownie na południe, aby ominąć Jezioro Chalińskie, gdzie w 37 km przecina drogę wojewódzką nr 541. Na odcinku od km 22+000 do km 40+000 droga sześciokrotnie przecina warianty (warianty 1, 6 oraz 41) przebiegu linii kolejowej realizowanej w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Następnie droga łagodnie skręca na wschód w kierunku granicy województwa przechodząc głównie przez tereny rolnicze oraz rozproszonej zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej. Koniec projektowanego odcinka drogi ekspresowej w wariantcie 3 zlokalizowano w km 43+713 za przecięciem drogi wojewódzkiej, na której zlokalizowano węzeł drogowy.

2. DATA I MIEJSCE PROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

Podczas działań informacyjnych w maju i czerwcu 2024 r – I TURA SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH ZE SPOŁECZEŃSTWEM - odbyły się następujące spotkania informacyjne dotyczące inwestycji: Budowa drogi S10 A1-OAW, część 1 w woj. kujawsko-pomorskim „Budowa drogi ekspresowej S10 na odc. od A1 do granicy województwa” :

Termin spotkania	Miejsce spotkania	Spotkanie dla mieszkańców gmin:
8 maja (środa), godz. 16:00	Hala Sportowa OSiR HALA MISTRZÓW, Aleja Fryderyka Chopina 8, Włocławek	miasto Włocławek
		gmina Brześć Kujawski
		gmina Lubanie
9 maja (czwartek), godz. 17:00	Szkoła Podstawowa im. Kazimierza III Wielkiego w Szpetalu Górnym, ul. Szkolna 1, Fabianki	gmina Fabianki
5 czerwca* (środa), godz. 17:00	ZPO w Wielgiem, ul. Szkolna 5A	gmina Wielgie
		gmina Tłuchowo
		gmina Dobrzyń nad Wisłą
*pierwotnie spotkanie informacyjne w gminie Wielgie miało odbyć się 29 maja, jednak ze względu na kolizję z innym wydarzeniem organizowanym w sąsiedztwie, na wniosek władz gminy, termin spotkania został przesunięty na 5 czerwca		

Ponadto, w ramach działań informacyjnych związanych z I turą spotkań informacyjnych oraz w ramach działań przygotowawczych do ustalenia ostatecznego przebiegu wariantu W4 przed II turą potkań informacyjnych, odbyły się następujące spotkania z różnymi jednostkami:

Termin spotkania	Spotkanie z:	Temat spotkania:
27.06.2024 r.	Wójt gminy Tłuchowo, sołtys Trzcianki	Omówienie rozwiązań na terenie gminy Tłuchowo. Wójt i sołtys zaproponowali zmiany w przebiegu projektowanych wariantów na terenie gminy Tłuchowo.
04.07.2024 r.	Wójt gminy Fabianki	Omówienie rozwiązań na terenie gminy Fabianki. Wójt zaproponował zmiany w przebiegu projektowanych wariantów na terenie gminy Fabianki

27.09.2024 r.	Jednostki samorządu terytorialnego z woj. kujawsko-pomorskiego	Omówienie zmian rozwiązań projektowych wprowadzonych po I turze spotkań informacyjnych, przygotowanie do II tury spotkań informacyjnych.
06.11.2024 r.	Wójt gminy Fabianki	Omówienie przebiegu proponowanego wariantu W4 na terenie gminy Fabianki. Wójt zaproponował zmiany w przebiegu wariantu W4 na terenie gminy Fabianki.
07.11.2024 r.	Prezydent Włocławka	Omówienie rozwiązań na terenie miasta Włocławek.
08.11.2024 r.	Wójt gminy Fabianki, mieszkańcy gminy Fabianki, reprezentowani przez stowarzyszenia Razem Dla Witoszyna i Zielony Bogucin	Omówienie przebiegu proponowanego wariantu W4 na terenie gminy Fabianki.

3. OPIS PRZEBIEGU DZIAŁAŃ INFORMACYJNYCH

Działania informacyjne dotyczące przebiegu planowanej drogi ekspresowej S10 składały się z następujących etapów:

- zawiadomienie społeczeństwa o rozpoczęciu działań informacyjnych poprzez umieszczenie ogłoszeń w urzędach zainteresowanych gmin, lokalnej prasie i internecie,
- zapoznanie się społeczeństwa z udostępnionymi materiałami dotyczącymi planowanej inwestycji,
- bezpośrednie spotkania informacyjne ze społeczeństwem,
- zebranie wniosków i opinii zgłoszonych przez społeczeństwo.

Udział w spotkaniu wzięli przedstawiciele Zamawiającego, czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy oraz przedstawiciele Wykonawcy dokumentacji projektowej, czyli firmy TPF Sp. z o.o.

Przebieg każdego ze spotkań wyglądał następująco:

- powitanie uczestników spotkania wraz z omówieniem klauzuli informacyjnej RODO przez przedstawicieli GDDKiA Oddziału GDDKiA w Bydgoszczy,
- prezentacja przedstawicieli firmy TPF Sp. z o.o.
- dyskusja ze społecznością na temat planowanej inwestycji

Wszyscy uczestnicy spotkań informacyjnych zostali powiadomieni o sposobie i terminie składania wniosków w sprawie planowanej budowy drogi ekspresowej S10. Gotowe formularze wniosków były wyłożone do pobrania przez zainteresowanych w trakcie spotkania informacyjnego. Poinformowano również o możliwości szczegółowego zapoznania się z przebiegiem planowanej drogi na stronie internetowej <https://cz1.s10a1-oaw.pl/>.

MIASTO WŁOCŁAWEK

Działania Informacyjne dla mieszkańców miasta Włocławek oraz gmin Brześć Kujawski i Lubanie odbyły się 8 maja o godz. 16.00 w Hali Sportowej OSIR HALA MISTRZÓW przy al. Fryderyka Chopina 8 we Włocławku. Na spotkanie przybyło ok 120 osób z których znacząca część stanowili właściciele ogródków działkowych oraz mieszkańcy ul. Rózinowskiej.

W ramach przeprowadzonych działań informacyjnych została przedstawiona prezentacja dotycząca inwestycji, przebiegu trzech planowanych wariantów, parametrów drogi i uwarunkowaniach projektowych i środowiskowych, kolejnych fazach inwestycji oraz procedury odszkodowawczej.

Osoby przybyłe na spotkanie zadawały pytania odnośnie:

- procedury, terminu i sposobu składania ankiet oraz zwracali się z prośbą informację w jaki sposób można pobrać plany sytuacyjne. Przedstawiciele Inwestora oraz projektanci udzielili instrukcji w jaki sposób pobrać ankiety ze strony www dotyczącej inwestycji oraz poinformowali o terminach składania ankiet z uwagami i wnioskami. Dodatkowo Inwestor zadeklarował, że wersja papierowa projektu zostanie przekazana do Urzędu Miasta aby umożliwić mieszkańcom wgląd do wersji papierowej dokumentacji.

- zabezpieczeń budynków mieszkalnych zlokalizowanych przy projektowanej trasie przed hałasem.

W odpowiedzi udzielonej mieszkańcom wyjaśniono, że planowana droga zostanie wyposażona w ekrany akustyczne, które zostaną zaprojektowane w oparciu o analizę akustyczną, która z kolei zostanie sporządzona w kolejnych pracach projektowych. Analiza akustyczna posłuży do wyznaczenia obszarów, które będą podlegały ochronie przed hałasem generowanym przez ruch pojazdów. Ponadto wyjaśniono, że rok po oddaniu inwestycji do użytkowania przeprowadza się pomiary hałasu i w przypadku otrzymania wyników niespełniających przepisów wprowadza się zmiany w zabezpieczeniach przeciwhałasowych aby wyeliminować nieprawidłowości.

- mieszkańcy zadawali także pytania odnośnie tego, który wariant będzie wybrany oraz jakie będą terminy realizacji inwestycji

Przedstawiciele inwestora wyjaśnili, że aktualnie nie ma żadnego wybranego wariantu, ani nawet nie ma jeszcze wariantu rekomendowanego. To właśnie, po to są prowadzone działania informacyjne aby uzyskać stanowisko mieszkańców do przedstawionych propozycji, zebrać informacje, o których inwestor i projektant może nie mieć jeszcze wiedzy, wprowadzić ewentualne korekty w projekcie, przeprowadzić analizę wielokryterialną w skład, której wchodzi kryteria społecznie, środowiskowe, ekonomiczne i techniczne i dopiero wtedy będzie można wybrać i zarekomendować do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska jeden z wariantów. Planowany termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach to rok 2026 II kwartał, natomiast złożenie wniosku o wydanie decyzji planowane jest na koniec I kwartału 2025 r.

Odnośnie wykupów nieruchomości wyjaśniono, że odbywa się no na podstawie decyzji odszkodowawczej wydawanej przez Wojewodę. Omówiono proces wyceny oraz wypłatę odszkodowań.

- przedstawiciel ogrodów działkowych Zofijka i Tajemniczy Ogród poprosił o przesłanie wersji papierowej materiałów prezentowanych podczas spotkania. Materiały zostały wysłane dn. 15.05.2024 do Polskiego Związku Działkowców, Okręgowy Zarząd Toruńsko - Włocławski.

- przedstawiciel ul. Rózinowskiej poprosił o podanie przyczyny prowadzenia trasy S10 przez miasto Włocławek, oraz wskazał, że wg. mieszkańców ul. Rózinowskiej akceptowalny jest wariant W1 czyli najbardziej oddalony od miasta.

Projektant wyjaśnił przyczyny i uwarunkowania prowadzenia wariantów w korytarzu wschód – zachód obejmującego przekroczenie Wisły na obszarze pomiędzy zakładami azotowymi Anwil S.A, a gęstą zabudową miasta. Korytarz wyznaczono, na poprzednim etapie tj. studium korytarzowym. W przekroju tego korytarza od północy przebieg trasy ograniczają zakłady azotowe, dalej kolejno na południe znajduje się kolejowa stacja techniczna Włocławek-Brzeziny, kolejno na południe znajduje się Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o., kolejno na południe znajduje się obszar o względnie rozproszonej zabudowie domów jednorodzinnych, na którym występują ogródki działkowe. Jest to także obszar na którym Miasto Włocławek przewidziało koncepcyjny projekt mostu na Wiśle, do którego przebiegu dowiązuje się także wariant W3 trasy S10.

Ponadto poinformowano, że lokalizacja przeprawy na Wiśle w danym korytarzu ma także pełnić funkcje komunikacyjną dla mieszkańców miasta Włocławek jako dodatkowa przeprawa. Przekładanie przebiegu trasy na północ od zakładów azotowych spowoduje, że dodatkowy most na Wiśle utraci funkcjonalność dodatkowej przeprawy dla Włocławka.

- mieszkańcy pytali o utratę wartości nieruchomości znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji, które nie zostaną objęte procedurą wywłaszczenia.

W odpowiedzi poinformowano, że dla takich nieruchomości nie przewiduje się odszkodowań, natomiast w zależności od potrzeb zostaną one zabezpieczone przed hałasem generowanym przez planowaną drogę.

- zadano pytanie o koszt budowy drogi S10 oraz o termin oddania drogi do użytkowania.

Wyjaśniono, że aktualny etap projektu skupia się na wyznaczeniu trasy, natomiast koszty zostaną oszacowane w kolejnych etapach projektu. Po uzyskaniu wniosków ze społeczeństwa, zostaną wprowadzone lokalne korekty przebiegu trasy i w następstwie będzie prowadzona analiza wielokryterialna w ramach, której szacowane są koszty inwestycji. Odpowiadając na drugą część pytania Inwestor poinformował, że w 2028 planowane jest ogłoszenie zamówień w trybie projektuj i buduj, a rozpoczęcie budowy przypadłoby na 2030 r.

- mieszkańcy zwracali uwagę na aspekty związane z planowanymi rozbudowami istniejących domów/budynków, znajdujących się w kolizji z wariantami drogi S10 lub w bezpośredniej bliskości inwestycji. Ponadto zwrócono uwagę, że do czasu wyboru wariantu odsprzedaż tych nieruchomości jest w zasadzie niemożliwa.

W odpowiedzi poinformowano, że istotnie do czasu wyboru wariantu (uzyskania decyzji środowiskowej), zasadność prowadzenia budów/rozbudów jest wątpliwa, jednak, nie ma przepisów zabraniających właścicielom prowadzenia inwestycji. Niemniej jednak przed przystąpieniem do takich inwestycji właściciele powinni być informowani przez Urząd Miasta o planowanej trasie S10.

- mieszkaniec Zawisła (wschodni brzeg Wisły) wskazał, że najbardziej pożądanym przez mieszkańców jest to wariant W1, który jest najbardziej wysunięty na północ. Natomiast pod względem dodatkowej przeprawy przez Wisłę w opinii zgłaszającego uwagę, most jest potrzebny w celu umożliwienia mieszkańcom Zawisła przedostanie się do Włocławka i z powrotem do Zawisła, a nie połączenie Włocławka z Warszawą.

W związku z powyższym zwraca się z prośbą o nieprowadzenie trasy S10 przez Zawisłę.

- zwrócono uwagę, że w związku z odłączeniem DW252 od węzła Włocławek-Północ na rzecz podłączenia planowanej trasy S10 do istniejącego obiektu nad autostradą A1, ruch ciężarowy

przeniesie się do Włocławka na planowany węzeł z DK91 co dodatkowo obciąży ul. Toruńską (DK91).

W odpowiedzi wskazano, że jest to jedna z możliwości, ale nie jedyna wjazdu na planowaną drogę S10. Należy jednak zwrócić uwagę, że wjazd na S10 odbywa się bezpośrednio przez łącznicze węzła.

- mieszkańcy zwracali także uwagę, na analizę miejsca przekroczenia Wisły, która została zamieszczona w Internecie na podstawie, których wytypowano rekomendowane miejsca przekroczenia, którymi przeprowadzono trasy wariantów.

W odpowiedzi wyjaśniono, że analiza przekroczenia nie wskazuje rekomendowanego przez inwestora wariantu, a jest jedynie wskazaniem obszaru, w którym należałoby przeprowadzić przeprawę.

Ponadto pojawił się szereg głosów popierających wariant W1 wskazując, że jest on najmniej inwazyjny w zabudowę jednorodzinną oraz nie koliduje z ogródkami działkowymi.

Na koniec spotkania projektanci udzielili indywidualnych odpowiedzi w zakresie szczegółowych rozwiązań projektowych w rejonie kolidujących z inwestycją nieruchomości.

GMINA FABIANKI

Działania Informacyjne dla mieszkańców gminy Fabianki odbyły się 09 maja 2024 r. (czwartek) o godz. 17.00 w sali gimnastycznej przy Szkole Podstawowej im. Kazimierza III Wielkiego w Szpetalu Górnym. Na spotkanie przybyło ok 250 osób w tym przedstawiciele władz gminy Fabianki.

Analogicznie do poprzedniego spotkania informacyjnego ramach przeprowadzonych działań informacyjnych została przedstawiona prezentacja dotycząca inwestycji, przebiegu trzech planowanych wariantów, parametrów drogi i uwarunkowaniach projektowych i środowiskowych, kolejnych fazach inwestycji oraz procedury odszkodowawczej.

Przedstawiciele Inwestora oraz projektanci udzielili instrukcji w jaki sposób pobrać ankiety ze strony [www](http://www.tpf.com.pl) dotyczącej inwestycji oraz poinformowali o terminach składania ankiet z uwagami i wnioskami

Osoby przybyłe na spotkanie zadawały pytania odnośnie:

- mieszkańcy prosili o podanie ilości kolizji domów mieszkalnych dla każdego z wariantów w gminie Fabianki oraz o informację na podstawie, których szacowano ilości kolizji.

W odpowiedzi wyjaśniono, że kolizje oszacowano na podstawie map zasadniczych, zdjęć lotniczych, danych geoprzestrzeniach oraz inwentaryzacji w tym nalotów dronem.

- pojawiły się pytania odnośnie możliwości przesunięcia trasy ok. 200m w kierunku północno-zachodnim w obszarze miejscowości Nowy Witoszyn.

W odpowiedzi wyjaśniono, że wszelkie analizy będą prowadzone po wypłynięciu ankiet z działań informacyjnych. Niemniej jednak zwrócono uwagę, że istotną przeszkodą do przesunięcia trasy w kierunku północnym może być cmentarz ewangelicki zlokalizowany na wschodnim brzegu Wisły.

- mieszkańcy zwrócili uwagę, że wzdłuż planowanej trasy planowane jest osiedle domów jednorodzinnych. Dodatkowo wskazano, że planowana trasa przechodzi, przez obszar cieku Zofijka oraz obszar melioracji

Projektant poinformował aktualne dane o aktualnych pozwoleniach na budowę są monitorowane i na bieżąco uzupełniane internetowego z serwisu mapowego Głównego Urzędu Nadzoru

Budowlanego. Jeżeli chodzi o meliorację, to wyjaśniono, że w ramach inwestycji wszelkie kolizje z melioracją są inwentaryzowane i na etapie projektowym sporządzane są projekty przebudowy melioracji celem usunięcia kolizji.

- zadano pytanie ilu mieszkańców będzie mieszkało w pobliżu planowanej trasy, które będą chronione ekranami akustycznymi.

W odpowiedzi wyjaśniono, że na podstawie wykonanego modelu akustycznego, który będzie opracowany w kolejnych pracach projektowych wyznaczane są budynki mieszkalne, które będą podlegały ochronie przed hałasem.

- zadano pytanie, czy dla nieruchomości zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi S10 przewidziane są „dobrowolne wywłaszczenia”, lub odszkodowania za pogorszenie komfortu zamieszkiwania przy drodze ekspresowej.

Wyjaśniono, że na prezentowanych materiałach ekrany akustyczne zostały wyznaczone wstępnie metodą „ekspercką” natomiast szczegółowa analiza będzie prowadzona w kolejnych pracach projektowych celem wyznaczenia domów wymagających zabezpieczenia ekranami akustycznymi.

- mieszkańcy zwrócili się z pytaniem o daty terminów uzyskania decyzji środowiskowej oraz czy decyzja środowiskowa będzie uzyskiwana dla wszystkich trzech wariantów czy tylko dla jednego

Projektant wyjaśnił, że termin uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest planowany jest na II kwartał 2026. Do wniosku o wydanie decyzji składa się 3 warianty przebiegu trasy ze wskazaniem na wariant rekomendowany. Wytypowanie wariantu rekomendowanego odbywa się po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej. Ponadto przed złożeniem wniosku o decyzję środowiskową, a po przeprowadzonych działaniach informacyjnych dokonuje się analiz wniosków mieszkańców i nanosi korekty w rozwiązaniach projektowych.

- mieszkańcy zwrócili się z pytaniem czy ankiety będą miały realny wpływ na kształtowanie rozwiązań projektowych w zakresie zgłoszonych uwag.

W odpowiedzi wyjaśniono, że wszystkie ankiety są analizowane i rozpatrywane pod względem możliwości uwzględnienia uwagi i w porozumieniu z inwestorem jest podejmowana decyzja o jej wprowadzeniu do rozwiązań projektowych.

- mieszkaniiec Bogucina zadał pytanie o możliwość opracowania wariantu hybrydowego, który łączyłby wariant W2/W3 po wschodniej stronie Wisły z wariantem W1 na północy, w taki sposób aby ominąć Bogucin.

W odpowiedzi wyjaśniono, że wszelkie zmiany będą analizowane po zebraniu ankiet z wnioskami, a wyniki z prowadzonych prac będą przedstawione w kolejnej turze działań informacyjnych planowanych na jesieni 2024. Ewentualnie łączenie wariantów będzie brane pod uwagę po uzyskaniu kompletu danych od społeczeństwa. Ponadto Wójt Gminy Fabianki zadeklarował, że wspólnie z mieszkańcami zostanie sporządzony wariant i przedstawiony Inwestorowi do analizy.

- zadano pytanie odnośnie zaprezentowania ostatecznej wersji węzłów

W odpowiedzi wyjaśniono, że powstanie węzłów wschodnim brzegu Wisły nie jest jeszcze przesądzone, i jest to uzależnione od danych ruchowych miasta Włocławek, na które oczekuje Inwestor i Projektant. Ponadto wyjaśniono, że kształt węzłów na tym etapie nie jest jeszcze ostateczny, i może on podlegać zmianom na kolejnych etapach projektowych. Znaczącą datą w znacznym stopniu stabilizującą kształt węzła będzie data uzyskania decyzji środowiskowej.

- mieszkańcy zadawali także pytanie odnośnie procedury odszkodowawczej.

W odpowiedzi inwestor omówił procedurę wywłaszczenia, powstawania wycen prowadzonych przez rzeczoznawców, możliwości odwoławczej, wypłat odszkodowań itd.

- mieszkańiec Bogucina zadał pytanie odnośnie studium korytarzowego na podstawie której podjęto decyzję o poprowadzeniu korytarza z mostem przez Włocławek (jako najtańszy) oraz na ile analizy ze studium korytarzowego determinowały przebiegi aktualnych trzech wariantów z etapu STEŚ.

Projektant, krótko wyjaśnił uwarunkowania przekroczenia Wisły w ramach aktualnego korytarza, natomiast w dalszej części odpowiedzi Inwestor uzupełnił, że w „historycznych” założeniach ze studium korytarzowego rozpatrywano także warianty w okolicy Torunia w miejscowości Lubicz oraz wariant w okolicy Cechownika oraz wariant trzeci przebiegający przez Włocławek.

To właśnie wariant przebiegający przez Włocławek został wybrany na podstawie analizy wielokryterialnej jako najbardziej korzystny, przy założeniu rozbudowy autostrady A1 do 3 pasów ruchu w istniejącym pasie drogowym.

- mieszkańcy zadali pytania czy na etapie projektuj i buduj możliwa jest zmiana przebiegu drogi

Wyjaśniono, że na etapie projektuj buduj możliwa jest zmiana rozwiązań nie wykraczających poza linie zawarte w decyzji środowiskowej. Tak więc wykonawca, a w konsekwencji projektant na kolejnym etapie projektuj i buduj może nieznacznie optymalizować rozwiązania, ale nie jest możliwa zmiana przebiegu trasy.

- w kolejnym pytaniu zwrócono się z prośbą o wyjaśnienie, czy na etapie budowy wykonawca ma możliwość zajęcia na czas robót dodatkowych nieruchomości, które nie będą stanowiły pasa drogowego.

Udzielono odpowiedzi, że plac budowy nie może wykraczać poza pas drogowy objęty decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

- zadano pytanie, czy na tym etapie będą blokowanie inwestycje, potencjalnie kolidujące z inwestycją drogową S10

Wyjaśniono, że nie ma przepisów uniemożliwiających realizację innych inwestycji przed wydaniem decyzji ZRID, niemniej jednak władze lokalne powinny informować o potencjalnej kolizji z planowaną drogą S10

- w zakresie węzła Nowy Witoszyn zadano pytanie odnośnie wyjaśnienia rozwiązań komunikacyjnych (czy ruch prowadzony będzie ul. Grodzka).

Udzielono odpowiedzi, że jeżeli powstanie węzeł Nowy Witoszyn, to przy aktualnych założeniach ruch do węzła będzie prowadzony ul. Grodzką.

- zadano pytanie odnośnie zarezerwowanie finansowanie budowy drogi S10
Wyjaśniono, że aktualnie jest zabezpieczone finansowanie projektowania drogi S10 w stadium STEŚ. Po uzyskaniu decyzji środowiskowej i wyborze wariantu Inwestor wystąpi do ministerstwa z wnioskiem o sfinansowanie budowy drogi S10

- zadano pytanie czy możliwe jest udostępniania np. na Geoportalu aktualny postęp prac projektowych celem bieżącego.

Inwestor wyjaśnił, że nie jest to praktykowane, aby projekty w stadium koncepcji zamieszczać projekt w Geoportalu.

- zadano także pytanie odnośnie szczegółowych rozwiązań projektowych odnośnie dróg obsługujących i omówiona rozwiązań.

Projektant udzielił odpowiedzi i objaśnił zaprojektowane elementy.

- zadano pytanie odnośnie koordynacji inwestycji z liniami kolejowymi projektowanymi w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego

W odpowiedzi wskazano, że wszystkie przebiegi trasy są skoordynowane z CPK.

- na pytanie o plany rozbudowy autostrady A1 o trzeci pas ruchu Inwestor wyjaśnił, że planowana rozbudowa jest na odcinku od Torunia do węzła Włocławek-Północ.

Na koniec spotkania projektanci udzielili indywidualnych odpowiedzi w zakresie szczegółowych rozwiązań projektowych w rejonie kolidujących z inwestycją nieruchomości.

GMINA WIELGIE, TŁUCHOWO ORAZ DOBRZYŃ NAD WISŁĄ

Działania Informacyjne dla mieszkańców gminy Wielgie, gminy Tłuchowo, oraz gminy Dobrzyń nad Wisłą, 05 czerwca 2024 r. (czwartek) o godz. 17.00 w sali widowiskowej przy Zespole Placówek Oświatowych w Wielgim przy ul. Szkolnej 5A, 87-603 Wielgie. Na spotkanie przybyło ok 150 osób w tym przedstawiciele władz gminy Wielgie, gminy Tłuchowo oraz gminy Dobrzyń nad Wisłą.

Analogicznie do poprzedniego spotkania informacyjnego ramach przeprowadzonych działań informacyjnych została przedstawiona prezentacja dotycząca inwestycji, przebiegu trzech planowanych wariantów, parametrów drogi i uwarunkowaniach projektowych i środowiskowych, kolejnych fazach inwestycji oraz procedury odszkodowawczej.

Osoby przybyłe na spotkanie zadawały pytania odnośnie:

- wyjaśnienia i omówienia szczegółów planu sytuacyjnego w odniesieniu do kolizji z istniejącą zabudową na co Projektant oraz Inwestor udzielili odpowiedzi

- mieszkańiec gminy Tłuchowo zwrócił się z prośbą o wskazanie na planach sytuacyjnych budynków mieszkalnych, które kolidują z inwestycją oraz o potwierdzenie czy liczba aktualnie oznaczonych budynków będące w kolizji z planowaną drogą S10 może ulec zmianie w następnych etapach inwestycji. Ponadto poproszono o informację co się dzieje z budynkiem, który pozostanie w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej w bardzo bliskiej odległości np. 5m.

W odpowiedzi Projektant wyjaśnił, że w takiej sytuacji może nastąpić procedura wykupu resztówki na wniosek właściciela. Poinformowano także, że liczba planowanych do likwidacji budynków na kolejnych etapach może nieznacznie ulec zmianie, ze względu na rozwiązania w zakresie np. układu dróg lokalnych czy wprowadzonych korek po uzyskanych ankiet z uwagami mieszkańców.

- mieszkańcy zwrócili uwagę, na różnicę w oznaczeniach budynków kolidujących w prezentowanych materiałach, a materiałami zamieszczonymi na stronie internetowej

W odpowiedzi projektant wyjaśnił, że nastąpiła zmiana w oznaczeniu tj. na stronie www budynki będące w kolizji oznaczono krzyżykami ze względu na dodatkowe oznaczenie w prezentowanych materiałach dzieł objętych pozwoleniami na budowę.

- zwracano się z pytaniami odnośnie zabezpieczeń budynków mieszkalnych zlokalizowanych przy projektowanej trasie przed hałasem

W odpowiedzi udzielonej mieszkańcom wyjaśniono, że planowana droga zostanie wyposażona w ekrany akustyczne, które zostaną zaprojektowane w oparciu o analizę akustyczną, która z kolei zostanie sporządzona w kolejnych pracach projektowych. Analiza akustyczna posłuży do wyznaczenia obszarów, które będą podlegały ochronie przed hałasem generowanym przez ruch pojazdów. Ponadto wyjaśniono, że rok po oddaniu inwestycji do użytkowania przeprowadza się pomiary hałasu i w przypadku otrzymania wyników niespełniających przepisów wprowadza się zmiany w zabezpieczeniach przeciwhałasowych aby wyeliminować nieprawidłowości.

Ponadto Inwestor omówił sposób uwzględniania uwag do projektu zgłaszanych przez mieszkańców, zasady przeprowadzania analizy wielokryterialnej, wybierania wariantu rekomendowanego do

decyzji środowiskowej, terminach uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz planowanego rozpoczęcia budowy.

- mieszkańcy Płonczyńska poprosili o weryfikację ilości budynków będących w kolizji z projektowanymi wariantami przebiegu drogi S10. W dalszej części wypowiedzi poproszono o wyjaśnienie przyczyn przecinania się wszystkich trzech wariantów planowanej trasy w Płonczyńsku.

W odpowiedzi wyjaśniono, że przyczyna przecinania się wszystkich wariantów jest między innymi koordynacja z innymi planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi.

- mieszkaniowiec oraz przedstawiciel lokalnych mediów zwrócił się z pytaniem w jakim stopniu budowa drogi utrudni dojazd do posesji, pól i przedsiębiorstw, w jaki sposób zostanie zawieszona komunikacja dla nieruchomości, które zostaną „przecięte” przez planowaną drogę, a także w jaki sposób wyceniane są nieruchomości, na których inwestycje powstawały przez długie lata.

W odpowiedzi Inwestor wyjaśnił, że faktem, jest budowa generuje utrudnienia, niemniej jednak plac budowy będzie znajdował się wyłącznie w pasie drogowym objętym decyzją ZRID.

Ponadto w trakcie budowy wykonawca ma obowiązek zapewnić ciągłość dojazdu do przyległych nieruchomości. Na wykonawcy robót spoczywa także obowiązek doprowadzenia do pierwotnego stanu dróg po których poruszały się dostawy materiałów budowlanych na budowę.

W odniesieniu do podzielonych nieruchomości Inwestor wyjaśnił, że dojazd do każdej nieruchomości zapewniony będzie przez układ dróg obsługujących, wiadukty lub przejazdy gospodarcze.

Jeżeli chodzi o utracone korzyści nieruchomości przyległych spowodowane budową drogi Inwestor poinformował, że prawo nie stanowi odszkodowań w tym zakresie niemniej jednak poszkodowany ma prawo dochodzenia odszkodowania w drodze cywilnej.

- mieszkańcy miejscowości Trzcianka i Popowo wyrazili dezaprobatę, dla przeprowadzenia wariantów trasy S10. Zwrócili także uwagę, na konieczność pokonywania dodatkowych odległości w celu przejechania na drugą stronę drogi ekspresowej. Ponadto zwrócono uwagę, na kolizję wariantu W3 z domem rodzinnym byłego prezydenta Polski Lecha Wałęsy.

Inwestor wyjaśnił, przejazdy poprzeczne są projektowane w miarę możliwości w równomiernych odstępach na istniejących drogach powiatowych, wojewódzkich i gminnych. W przypadku zaistnienia potrzeby zaprojektowania dodatkowego przejazdu przez drogę ekspresową poproszono o mieszkańców o przesłanie wniosków w ankietach celem przeanalizowania i wprowadzenia ewentualnych zmian w projekcie.

W kontekście wycen wywłaszczanych nieruchomości poinformowano, że wyceny prowadzone są przez rzeczoznawcę na podstawie stawek z transakcji zawieranych w danym rejonie.

- mieszkańcy zadali pytanie o termin udostępnienia wyników analiz zebranych ankiet

W odpowiedzi wyjaśniono, że wszelkie zmiany projektowe będą analizowane po zebraniu ankiet z wnioskami, a wyniki z prowadzonych prac będą przedstawione w kolejnej turze działań informacyjnych planowanych na jesieni 2024.

- zadano pytanie o możliwość budowy węzła na drodze wojewódzkiej nr 541 w miejscowości Krojczyn

Inwestor poinformował, że ze względu na bliskość planowanego węzła na DW559 oraz prognozę ruchu aktualnie nie ma planów projektowania węzła na DW541

- mieszkaniowiec posiadający gospodarstwo rolne, którego działka jest dzielona planowaną drogą zwrócił się z pytaniem w jaki sposób będzie mógł dojechać od oddzielonej części nieruchomości

W odpowiedzi Projektant omówił sposób w jaki aktualne rozwiązania pozwalają skomunikować, oraz poproszono o zawarcie zgłoszonych uwag w ankiecie celem przeanalizowania możliwości wprowadzenia zmian.

- w odpowiedzi na pytanie odnośnie przyczyn projektowania przejazdów poprzecznych pod kątem prostym wyjaśniono, że dla każdego takiego przypadku prowadzona jest analiza zasadności zaprojektowania przejazdu pod kątem, niemniej jednak pod względem technicznym oraz eksploatacji obiektu mostowego najekonomiczniej jest projektowanie wiaduktów pod kątem prostym do przeszkody

- mieszkańcy zwrócili uwagę na dużą odległość między sąsiednimi przejazdami na kierunku Trzcianka – Popowo w związku z czym zawnioskowano o zaprojektowanie dodatkowego wiaduktu

W odpowiedzi Inwestor poprosił o zamieszczenie uwag w ankietach wraz z uzasadnieniem. Projektant wraz z Inwestorem przeanalizują zasadność zaprojektowania dodatkowego wiaduktu i w zależności od potrzeb wprowadzone zostaną zmiany w projekcie.

- mieszkańcy gminy Zaduszniki zwrócili uwagę na ujęcia wód w Zadusznikach z którymi koliduje inwestycja lub jest w bezpośredniej bliskości oraz ryzyko zanieczyszczenia wód podziemnych

Inwestor wyjaśnił, że budowa jest zabezpieczana przed wpływami budowy na wody podziemne. W tym celu stosuje się uszczelnienia, rowów, uszczelnienie korpusu drogowego, zbieranie wód opadowych do zamkniętych i szczelnych systemów odwodnienia itd. w taki sposób aby żadne zanieczyszczenia nie przeniknęły do gruntu nawet w przypadku awarii.

- mieszkańiec miejscowości Zaduszniki zadał pytanie czy droga S10 musi przebiegać przez tereny gminy Wielgie skoro aktualnie aby dojechać do Warszawy można skorzystać z autostrady A1 w kierunku Łodzi i następnie A2 w kierunku Warszawy.

W odpowiedzi Projektant wyjaśnił, że pytanie w istocie powinno być skierowanie do twórców planów rozwoju dróg.

- mieszkańiec Płonczyna zwrócił się z prośbą o zapewnienie, że przy wyborze wariantu zważy kryterium społeczne, a nie ekonomiczne.

W odpowiedzi Projektant zwrócił uwagę, że na wybór wariantu rekomendowanego w analizie wielokryterialnej wpływają kryteria: techniczne, społeczne, środowiskowe i ekonomiczne, w związku z tym, nie można złożyć takiego zapewnienia

W drugiej części pytania mieszkańiec zwrócił się z prośbą o informację odnośnie skoordynowania planowanej trasy S10 z projektowanymi liniami kolejowymi w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego. Projektant wyjaśnił, że aktualnie prezentowane rozwiązania są skoordynowane z CPK i zapewniają możliwość realizacji obydwu inwestycji.

Ponadto Inwestor wyjaśnił proces wyznaczania przejść dla zwierząt – mianowicie przejścia dla zwierząt są wyznaczane na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej oraz zebranych informacji gmin, kół łowieckich, nadleśnictw itd.

Na koniec spotkania projektanci udzielili indywidualnych odpowiedzi w zakresie szczegółowych rozwiązań projektowych w rejonie kolidujących z inwestycją nieruchomości.

4. ZGŁOSZONE WNIOSKI I ODPOWIEDZI

Termin składania wniosków i zastrzeżeń w ramach I tury spotkań ze społeczeństwem określono na dzień 26 czerwca. W niniejszym Raporcie uwzględniono wszystkie wnioski jakie wpłynęły od

mieszkańców, zarówno indywidualne, jak i zbiorowe. Łącznie wpłynęło 1225 wniosków w tym sześć zbiorowych od mieszkańców oraz użytkowników rodzinnych ogródków działkowych. Wpłynęło również pismo od Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotyczące kolizji jednego z wariantów S10 z miejscem narodzin Pana Lecha Wałęsy. Niektóre wnioski zawierały załączniki rysunkowe z propozycjami korekty przebiegu trasy S10 na omawianym odcinku drogi. W ramach działań informacyjnych odbyły się również spotkania jednostek samorządu terytorialnego z przedstawicielami GDDKiA Oddział w Bydgoszczy przy udziale Wykonawcy dokumentacji projektowej, na których przedstawiono propozycje zmian w przebiegach wariantów S10.

5. ANALIZA I SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA ZGŁOSZONYCH WNIOSKÓW I UWAG

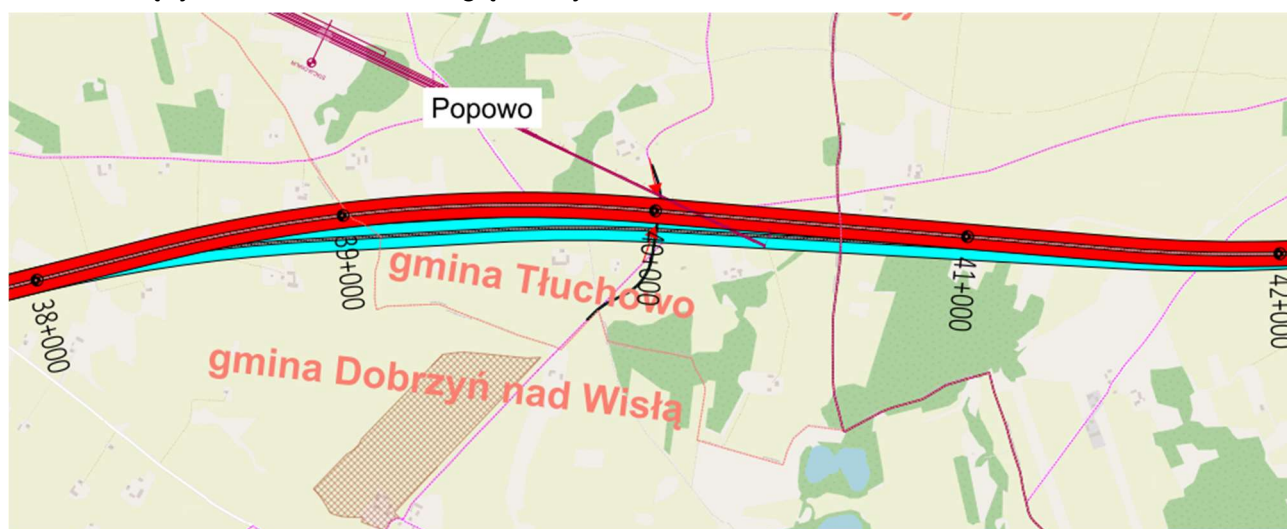
Wnioski mieszkańców jak również przedstawicieli władz samorządowych zawierające uwagi co do przebiegu wariantów drogi ekspresowej S10 lub inne propozycje zmian w rozwiązaniach projektowych zostały szczegółowo przeanalizowane po kątem możliwości ich wprowadzenia w dokumentacji projektowej.

Zestawienie wybranych wniosków, potencjalnie najznaczniej wpływających na projekt, wraz z propozycjami zmian oraz z analizą konsekwencji ich ewentualnego wprowadzenia, a także końcową rekomendacją, zestawiono poniżej:

5.1 Wniosek Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz mieszkańca Popowa

Wniosek o zmianę przebiegu korytarza wariantu W3 tak, aby ominąć kolizję z pozostałościami po zabudowaniach rodzinnego domu byłego Prezydenta RP Lecha Wałęsy.

Wniosek został uwzględniony. Przesunięcie na południe (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) korytarza drogi w Wariancie W3 zmniejsza zakres rozbiórki o dwa budynki mieszkalne, w tym o przedmiotowe pozostałości po domu rodzinnym Prezydenta Wałęsy, jednakże powoduje zbliżenie do innej zabudowy. Z uwagi na informacje otrzymane od Marszałka Województwa dotyczące planów upamiętnienia miejsca narodzin Pana Prezydenta Lecha Wałęsy, wniosek został uwzględniony.



5.2 Wniosek Wójta Gminy Fabianki

Wniosek o modyfikację przebiegu wariantu W1 S10 obejmującą przesunięcie przekroczenia doliny rzeki Wisły w kierunku północnym i dalej ominięcie zabudowań miejscowości Nowy Witoszyn oraz Wilczeniec Fabiański.

Wniosek nie został uwzględniony. Przesunięcie na północ (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) korytarza drogi w Wariantcie W1, mimo że po stronie wschodniej na terenie gminy Fabianki minimalizuje ilość kolizji z zabudową, jednak powoduje liczne nowe kolizje z zabudową (mieszkalną, ale także produkcyjną i usługową) po zachodniej stronie Wisły zarówno z uwagi na przebieg trasy jak i ze względu na obszar potrzebny na zajęcie przez węzeł zespolony z DK91 (o czym niżej). Przesunięcie planowanego węzła S10 z DK91 na północ powoduje kolizję z ist. skrzyżowaniem DK91 z ul. Krzywa Góra co powoduje konieczność zaprojektowania i budowy węzła zespolonego w ciągu trasy S10 z DK91 i DP2609C (ul. Krzywa Góra), co spowoduje znaczne zajęcie terenu w rejonie istniejącego skrzyżowania i kolizję z wieloma zabudowaniami.

Ponadto proponowany przebieg trasy S10 przecina w mniej korzystnym miejscu linię kolejową nr 18 i wiąże się z koniecznością wyburzenia kilku budynków na terenie kolejowym, zaś budowa węzła zespolonego w ciągu trasy S10 z DK91 i DP2609C spowodowałaby kolejne kolizje z liniami kolejowymi i bocznicami odchodzącymi w kierunku ANWIL-u.

Proponowane rozwiązanie jest niekorzystne ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego – na krótkim odcinku drogi ekspresowej znalazłoby się pięć łuków poziomych zaprojektowanych na zbliżonych do minimalnych dopuszczanych przepisami parametrach, z czego dla co najmniej jednego z nich należałoby ze względu na analizę widoczności poszerzyć pas dzielący i pobocza, a co za tym idzie, cały korpus drogi ekspresowej wraz z obiektami inżynierskimi, co powoduje większe zajęcie terenu oraz większe koszty budowy i eksploatacji drogi.

Ponadto łuk poziomy o niewielkim promieniu, zlokalizowany po zachodniej stronie Wisły, wiąże się z wykonaniem krzywych przejściowych, które objęłyby zasięgiem estakadę i most nad Wisłą, co z kolei znacząco komplikuje rozwiązania pod względem technicznym oraz zwiększa koszt wykonania i utrzymania obiektu mostowego. Zaś sam obiekt mostowy nad Wisłą wraz z estakadami byłby dłuższy o 140 m.

Ponadto takie prowadzenie trasy zwiększa ingerencję w obszar Natura 2000 po wschodniej stronie Wisły na długości około 230 m.

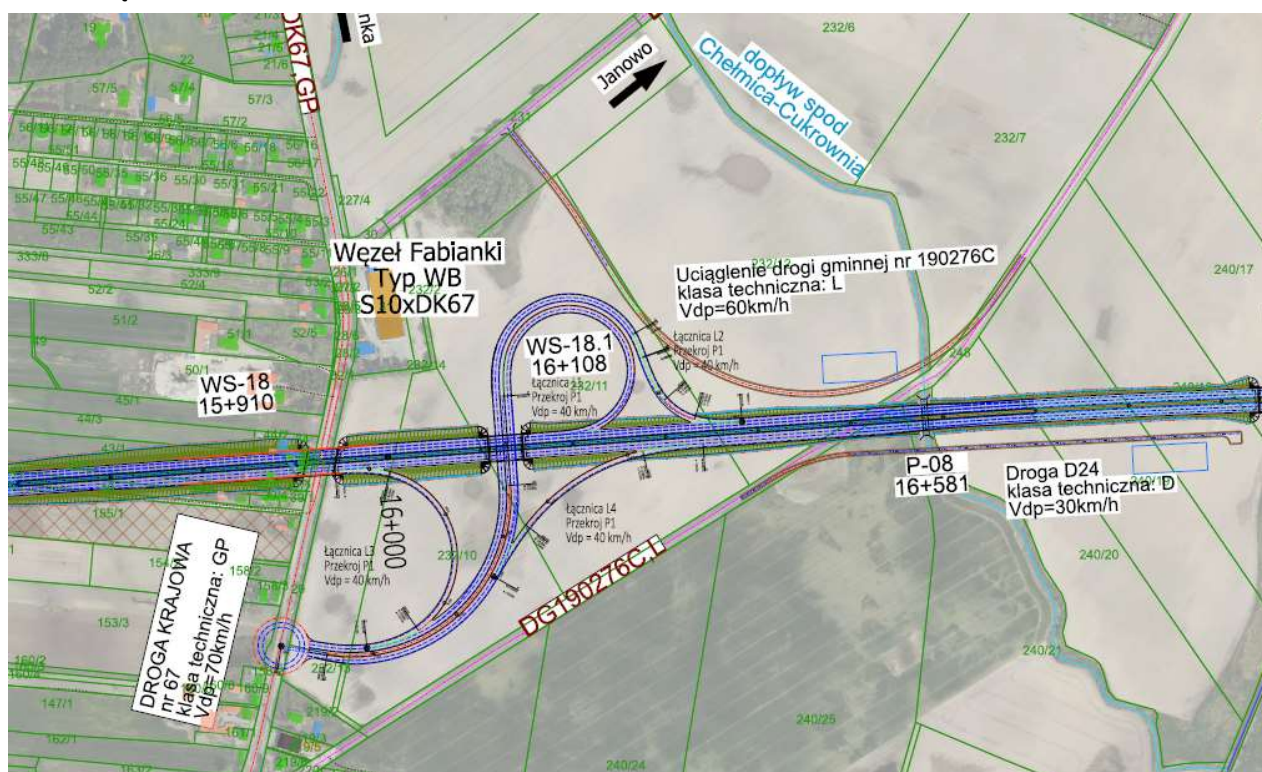


5.3 Wniosek Wójta Gminy Fabianki

Wniosek dotyczący zaprojektowania w wariantcie W1 nowego przebiegu drogi krajowej nr 67 na wysokości miejscowości Fabianki po jej wschodniej stronie tak, aby była możliwość zlokalizowania węzła drogowego odsuniętego na wschód od zabudowań.

Wniosek został częściowo uwzględniony. Brak jest uzasadnienia dla budowy obwodnicy tylko części zabudowań miejscowości Fabianki (w rejonie projektowanego węzła). Zaprojektowanie nowego odcinka drogi krajowej klasy GP zgodnie z obowiązującymi warunkami technicznymi uniemożliwia połączenie z istniejącym układem dróg w tym miejscu bez spowodowania znacznej ilości kolizji z istniejącymi zabudowaniami.

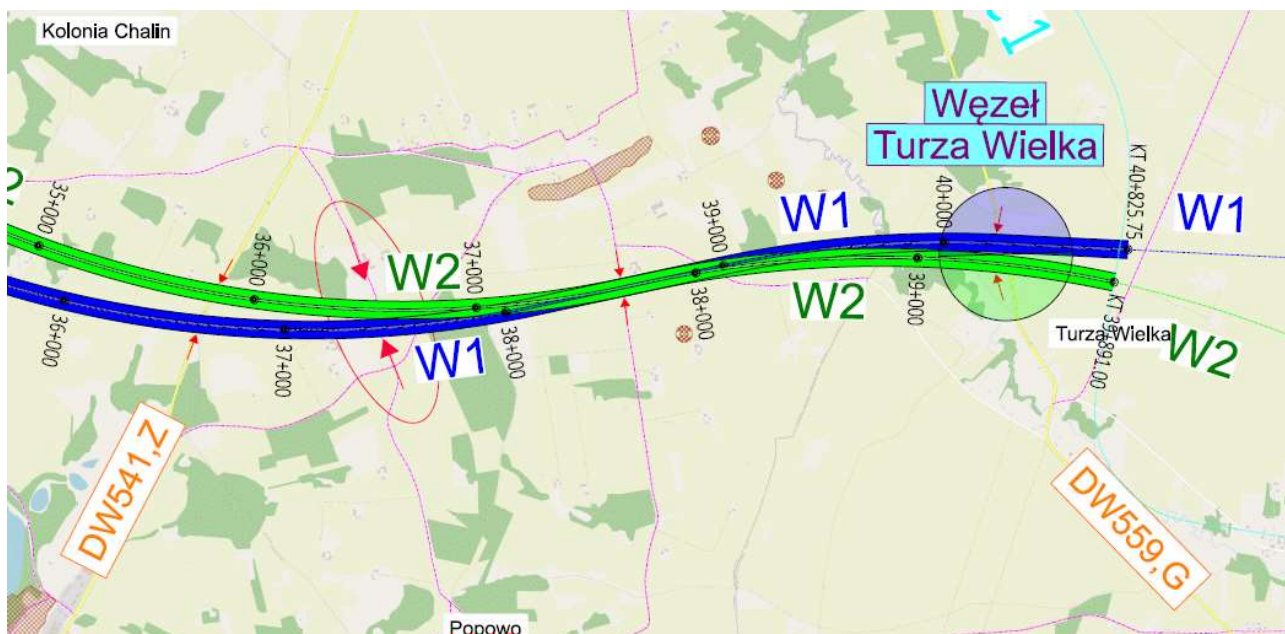
W celu uwzględnienia wniosku zamiennie zaproponowano nowy wariant węzła (zgodnie z rys. poniżej) z oddalonymi na wschód od zabudowań łącznicami, połączonymi jednym rondem z istn. DK67. Takie rozwiązanie alternatywnie spełnia postulat Wójta Gminy Fabianki, nie powodując dodatkowych kolizji z zabudową tak jak w przypadku postulowanej budowy obwodnicy Fabianek w ciągu DK67, minimalizuje długość niezbędnego do rozbudowy odcinka drogi krajowej oraz znacznie oddala węzeł od zabudowań.



5.4 Wniosek Wójta Gminy Tłuchowo

Wniosek o zaprojektowanie dla wariantów W1 i W2 wiaduktu drogowego w ciągu drogi gminnej nr 170922C, która została w ostatnim czasie wyremontowana.

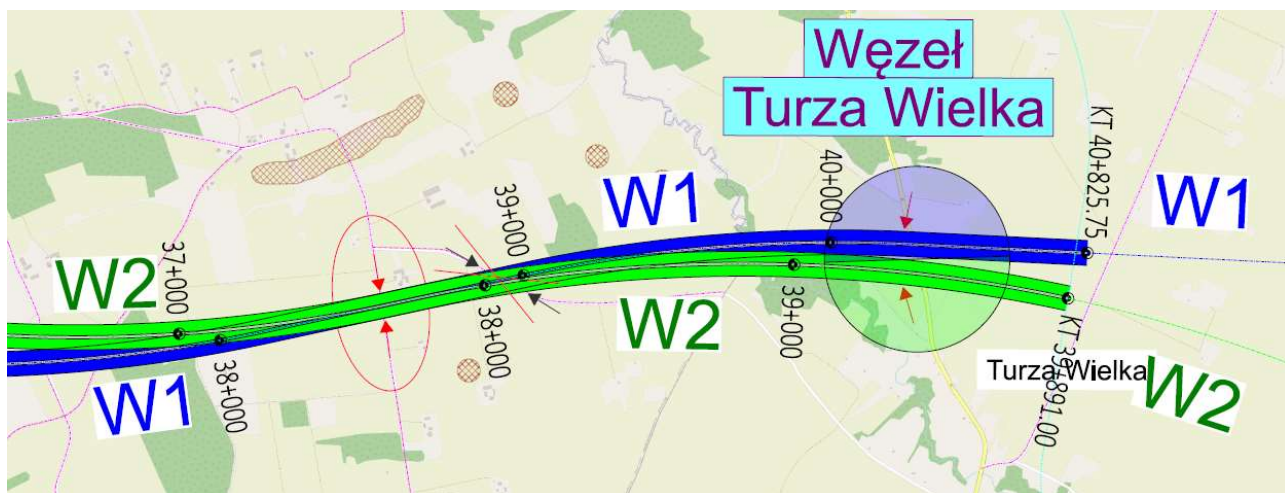
Wniosek nie został uwzględniony. Nie znaleziono uzasadnienia dla zaprojektowania w wariantach W1 i W2 dodatkowego wiaduktu drogowego w ciągu drogi gminnej nr 170922C (zgodnie z rys. poniżej – propozycja połączenia w czerwonej obwiedni), ze względu na to, że sąsiedni wiadukt w ciągu drogi wojewódzkiej nr 541 wraz z układem dodatkowych jezdni i dróg gminnych zapewnia wystarczające spełnienie potrzeb komunikacyjnych dla nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi ekspresowej S10.



5.5 Wniosek Wójta Gminy Tłuchowo

Wniosek dla wariantu W1 o przesunięcie projektowanego wiaduktu drogowego z ciągu drogi gminnej nr 170924C na ciąg drogi gminnej nr 170920C.

Wniosek został uwzględniony. Zaprojektowano w wariantcie W1 wiadukt drogowy w ciągu drogi gminnej nr 170920C zamiast w ciągu drogi gminnej nr 170924C.



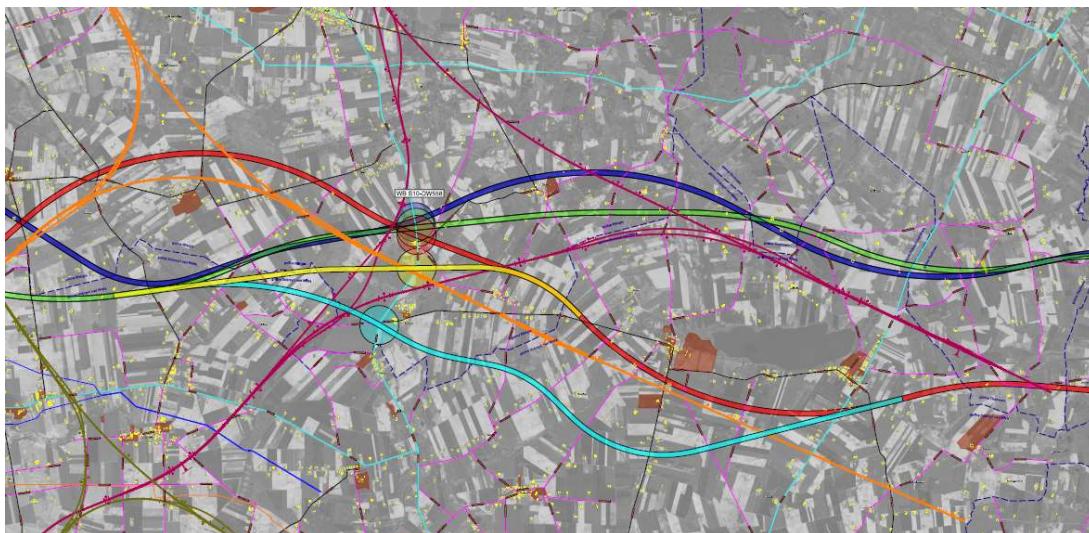
5.6 Wniosek zbiorowy mieszkańców miejscowości Płonczynek

Wniosek o modyfikację przebiegu drogi S10 zgodnie z petycją z września 2023 r. (46 ankiet).

Wniosek został częściowo uwzględniony. Ponownie przeanalizowano warianty zaproponowane przez społeczeństwo, przebiegające na południe od Płonczynka:

- Społeczna Propozycja 1 (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) łącząca wariant W2 z wariantem W3, przebiegająca około 1 km na południe od Płonczynka, koliduje z większą ilością gospodarstw niż podstawowe przebiegi wariantów na tym odcinku (od 4 do 7 więcej kolizji z zabudową mieszkalną, w zależności od porównywanego wariantu)

- Społeczna Propozycja 2 (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze żółtym) łącząca wariant W2 z wariantem W3, przebiegająca około 0,5 km na południe od Płonczyńka, koliduje z wariantem nr 41 CPK w miejscu gdzie nad wariantem CPK projektowany jest wiadukt w ciągu DW 558. W miejscu tym nie ma miejsca na zlokalizowanie węzła z drogą DW 558, ponadto pojawia się problem skrzyżowania trzypoziomowego - DW558, CPK41 i S10 w bliskości do zabudowań Płonczyńka. Poza tym, wariant ten koliduje z większą ilością gospodarstw niż podstawowe przebiegi wariantów na tym odcinku (od 1 do 4 więcej kolizji z zabudową mieszkalną, w zależności od porównywanego wariantu)



Oba warianty społeczne przebiegające na południe od Płonczyńka zaproponowane przez mieszkańców w petycji z września 2023 roku powodowałyby znaczące skomplikowanie rozwiązań technicznych oraz komunikacyjnych przy jednoczesnym braku wymiernych korzyści społecznych, przez co są nieracjonalne. Nie jest także możliwe zaproponowanie innego wariantu przebiegającego na południe od wsi Płonczynek tak, aby nie kolidować z co najmniej kilkoma innymi gospodarstwami oraz z planowaną linią CPK.

Jednakże ze względu na odzew społeczny oraz złożenie przez wnioskodawców w piśmie z maja 2024 r. wniosku o ponowną analizę zaproponowanej przez mieszkańców we wrześniu 2023 r. zmiany przebiegów trasy S10 i relokacji węzła z DW558 na południe od wsi Płonczynek, lub o przedstawienie kierunków i zakresu alternatywnych modyfikacji, wprowadzono rozwiązanie zamienne tj. ominięcie wsi Płonczynek od północy, w ramach zmiany przebiegu wariantu W1. Proponowany wariant zamienny ominięcia Płonczyńka w ramach W1 (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze fioletowym) nie powoduje dodatkowych kolizji z zabudową, zwiększa nieznacznie długość trasy, a także przesunęła miejsce i kąt przecięcia z planowanymi liniami kolejowymi projektowanymi w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego.

5.8 Wniosek indywidualny mieszkańców m. Bogucin

Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego wariantu stanowiącego połączenie wariantów W2 i W3 z wariantem W1 przez tereny leśne z ominięciem Witoszyna i Bogucina oraz w przypadku wyboru wariantu W2 lub W3 zmiana typu węzła w Bogucinie na wersję z jednym rondem pod wiaduktem drogi S10.

Wniosek został uwzględniony. Odpowiedź analogiczna jak dla punktu 5.7.

Ostateczny kształt węzłów zostanie wybrany na dalszych, bardziej szczegółowych, etapach projektowania. Na obecnym etapie (STEŚ) węzły zostały zaprojektowane w dwóch wariantach, w tym jeden z wariantów jest częściowo zgodny z propozycją węzła zawartą we wniosku.

5.9 Wniosek indywidualny mieszkanki m. Bogucin

Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego wariantu stanowiącego połączenie wariantu W2 na terenie miasta Włocławek z wariantem W1 na terenie gminy Fabianki tak, aby ominąć budynki mieszkalne.

Wniosek został uwzględniony. Odpowiedź analogiczna jak dla punktu 5.7.

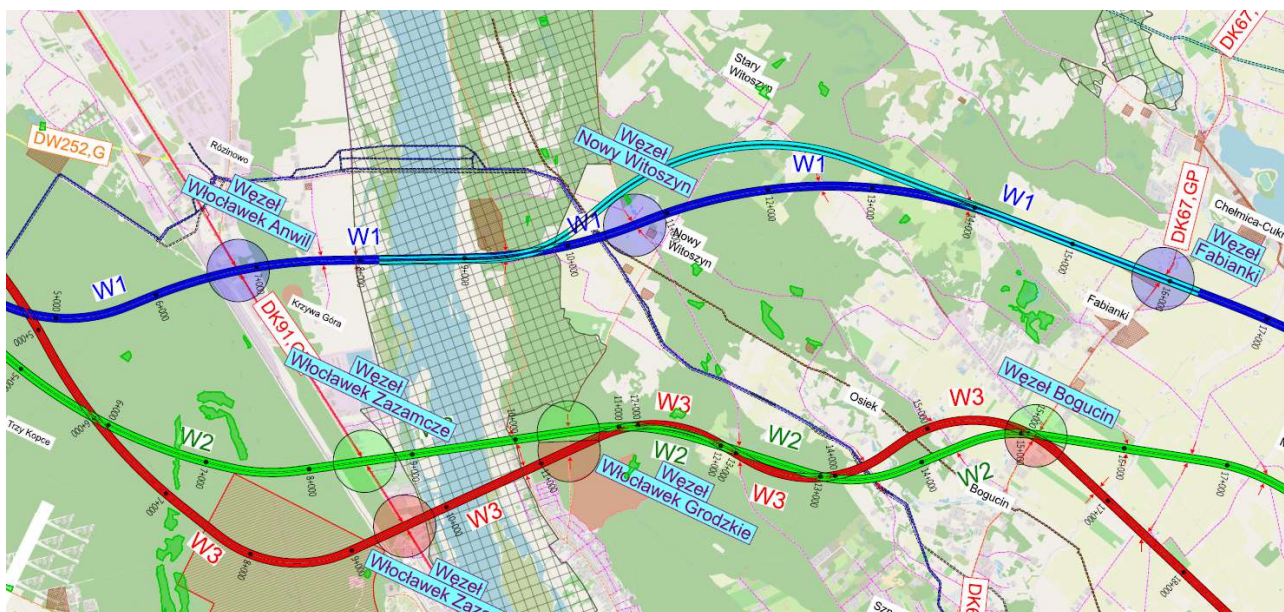
5.10 Wniosek indywidualny mieszkanki m. Osiek

Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego przebiegu drogi S10 pomiędzy Nowym Witoszynem, a Starym Witoszynem, na zachód od Nowego Witoszyna.

Wniosek nie został uwzględniony. Zmiana ta ze społecznego punktu widzenia jest zasadna ze względu na uniknięcie kolizji z centrum miejscowości Nowy Witoszyn, jednak ze względu na skrajne (minimalne) parametry trasy i wiążące się z tym koszty wykonawstwa i eksploatacji, uwarunkowania lokalne oraz niekomfortowe warunki ruchowe wniosek nie został uwzględniony.

Nie jest możliwe zaproponowanie północnego obejścia, niepowodującego nowych kolizji z budynkami w północnej części miejscowości, a możliwość odgięcia trasy dalej na północ jest ograniczona przede wszystkim załamaniem gazociągów/naftociągów na północ od Nowego Witoszyna, ale także koniecznością zaprojektowania obiektu mostowego nad Wisłą na odcinku prostym, a nie krzywoliniowym - dalsze wyjście na północ wiązałoby się z koniecznością zaprojektowania obiektu mostowego częściowo w łuku poziomym. Dalsze wyjście na północ wiązałoby się również z tym, że spowodowałoby kolizję ze zlokalizowanym po wschodniej stronie Wisły 400-letnim dębem szypułkowym oraz mogiłą żołnierzy.

Rozważono więc przebieg niekolidujący z dębem, mogiłą i z załamaniem gazociągów, z łukiem poziomym kończącym się przed mostem na Wiśle, omijający większość zabudowań zlokalizowanych w „centrum” Nowego Witoszyna. Zmieniony przebieg (zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) koliduje z ok. 9 budynkami w Nowym Witoszynie, z czego z 6 mieszkalnymi, podczas gdy wariant podstawowy koliduje z 17 budynkami, z czego z 4 mieszkalnymi. Zmieniony przebieg kolidowałby więc z większą liczbą budynków mieszkalnych. Ponadto zmiana jest niekorzystna ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego – konieczny byłoby do zastosowania łuki poziome o promieniach $R=1350m$ oraz $R=2400m$, wiążące się z koniecznością poszerzenia pasa dzielącego i poboczy w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności na łuku, co znacząco zwiększyłoby zajęcie terenu pod drogę. Ponadto wariant skutkuje wydłużeniem trasy o około 1 km.



5.11 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Nowy Witoszyn

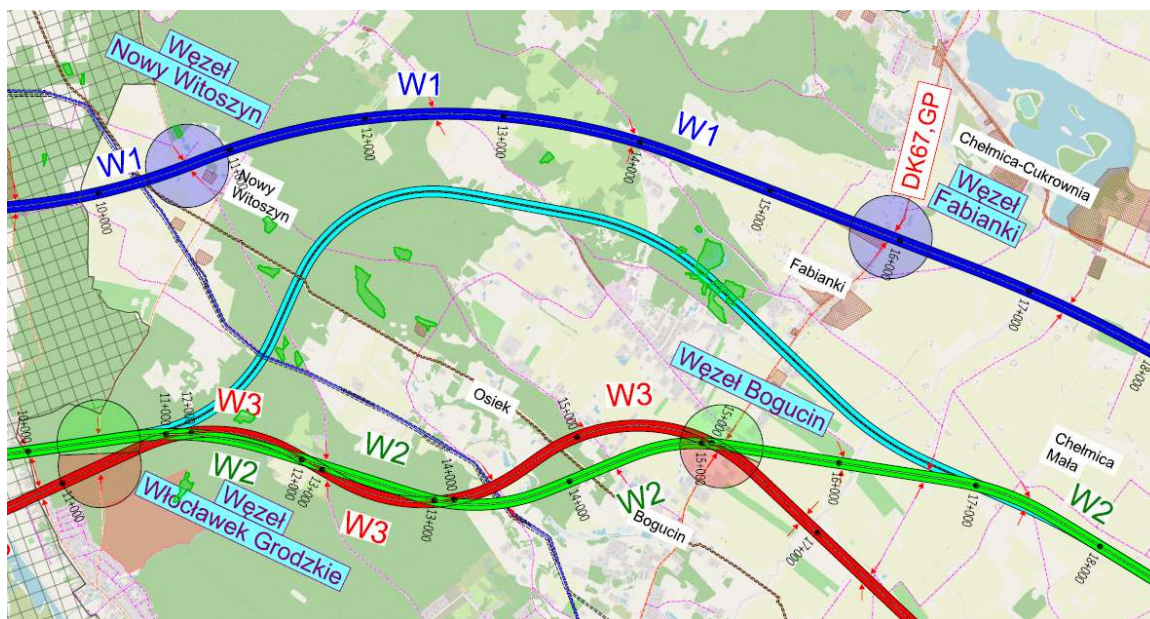
Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego przebiegu drogi S10 pomiędzy Nowym Witoszynem, a Starym Witoszynem, na zachód od Nowego Witoszyna.

Wniosek nie został uwzględniony. Odpowiedź analogiczna jak dla punktu 5.10.

5.12 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Nowy Witoszyn

Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego przebiegu drogi S10 pomiędzy Łęgiem Witoszynem a Osiekiem, Nowym Bogucinem a Witoszynem, Wilczeńcem Boguckim a Starym Bogucinem.

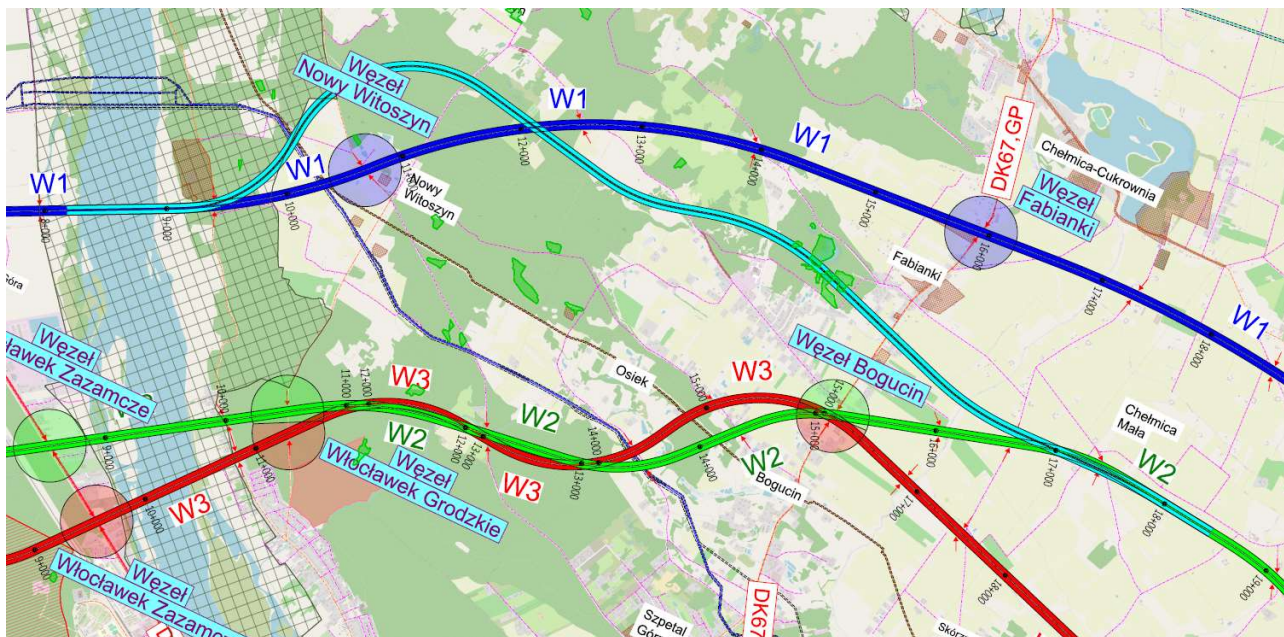
Wniosek nie został uwzględniony. Zmiana przebiegu trasy S10 zgodnie z propozycją wnioskodawcy (zmiana przebiegu wariantu W2 zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) powoduje nowe zbliżenia do zabudowy, która wcześniej była znacznie odsunięta od planowanych przebiegów tras a także znacznie zwiększa krętość trasy na krótkim odcinku przy minimalnych możliwych promieniach łuków, co jest bardzo niekorzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na minimalne promienie łuków poziomych zajdzie konieczność poszerzenia pasa dzielącego z uwagi na warunki widoczności. Ponadto zmiana wydłuża przebieg wariantu W2 o około 1,3 km, a także kolduje z licznymi użytkami ekologicznymi w rejonie Kozłowa na odcinku o długości ok. 600 m, co uniemożliwia poprowadzenie trasy we wskazanym szlaku. Na koniec, propozycja przecina DK67 w rejonie gęstej zabudowy mieszkaniowej.



5.13 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Nowy Witoszyn

Wniosek o zaprojektowanie alternatywnego przebiegu drogi S10 na zachód od Nowego Witoszyna, pomiędzy Starym Witoszyna a Osiekiem i Bogucinem, pomiędzy Wilczeńcem Boguckim a Starym Bogucinem.

Wniosek nie został uwzględniony. Zmiana przebiegu trasy S10 zgodnie z propozycją wnioskodawcy (połączenie hybrydowe między W1 a W2 zgodnie z rys. poniżej – propozycja w kolorze turkusowym) powoduje nowe zbliżenia do zabudowy, która wcześniej była znacznie odsunięta od planowanych przebiegów tras, a także znacznie zwiększa krętość trasy na krótkim odcinku przy minimalnych możliwych promieniach łuków, co jest bardzo niekorzystnym rozwiązaniem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze względu na minimalne promienie łuków poziomych zajdzie konieczność poszerzenia pasa dzielącego z uwagi na warunki widoczności. Ponadto zmiana wydłuża przebieg trasy przez obszar Natura 2000 o około 0,7 km, a także koliduje z licznymi użytkami ekologicznymi w rejonie Kozłowa na odcinku o długości ok. 600 m, co uniemożliwia poprowadzenie trasy we wskazanym szlaku. Na koniec, propozycja przecina DK67 w rejonie gęstej zabudowy mieszkaniowej.



5.14 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Bogucin

Wniosek o przesunięcie projektowanej drogi S10 w stronę gminy Bobrowniki i Lipno.

Wniosek nie został uwzględniony. Zmiana przebiegu wariantu W1 poprzez wysunięcie trasy na północ generuje nowe liczne kolizje z zabudową, zbliżeniem do obszarów cennych przyrodniczo (obszar Natura 2000 Cyprianka), dodatkowe kolizje z infrastrukturą techniczną (gazociąg Jamalski DN1400), a także powoduje znaczne wydłużenie trasy wariantu W1 (o około 3-6 km).

5.15 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Nasiegniewo

Wniosek o zaprojektowanie nowego wariantu omijającego gminę Fabianki.

Wniosek nie został uwzględniony. Aby ominąć gminę Fabianki, trasę należałoby poprowadzić na południe lub na północ od gminy Fabianki. Wariant omijający gminę Fabianki od południa generuje nowe liczne kolizje z zabudową, kolizje z obszarami cennymi przyrodniczo (obszar Natura 2000 Włocławska Dolina Wisły oraz Rezerwat Kulin), a także powoduje wydłużenie trasy wariantu W1 o około 1 km.

Wariant omijający gminę Fabianki od północy generuje nowe liczne kolizje z zabudową, zbliżeniem do obszarów cennych przyrodniczo (obszar Natura 2000 Cyprianka), dodatkowe kolizje z infrastrukturą techniczną (gazociąg Jamalski DN1400), a także powoduje znaczne wydłużenie trasy wariantu W1 (o około 3-6 km).

5.16 Wniosek indywidualny mieszkańca Włocławka

Wniosek o zaprojektowanie modyfikację przebiegu drogi w wariantcie W1 poprzez wysunięcie jej na północ w kierunku miejscowości Łochocin.

Wniosek nie został uwzględniony. Odpowiedź analogiczna jak dla punktu 5.14.

5.17 Wniosek indywidualny mieszkańca m. Szpiegowo

Wniosek o korektę przebiegu drogi dojazdowej oraz poprowadzenie drogi ekspresowej w nasypie w wariancie W2 nad istniejącą drogą powiatową nr 2724C, a także połączenie hybrydowe wariantu W2 z wariantem W1 na odcinku między 23 a 24 kilometrem.

Wniosek został uwzględniony częściowo. Uwzględniono zmianę w zakresie korekty przebiegu drogi dojazdowej. Z uwagi na planowaną lokalizację MOP w tym rejonie jak również dopasowanie wysokościowe geometrii drogi ekspresowej do istniejącego terenu zdecydowano o pozostawieniu dotychczasowego rozwiązania przecięcia drogi ekspresowej S10 z drogą powiatową nr 2724C. Połączenie wariantu W2 z wariantem W1 na odcinku pomiędzy 23 a 24 kilometrem nie znajduje uzasadnienia - spowodowało by to odsunięcie od zabudowy wnioskodawcy o kilkanaście metrów, kosztem utraty całej dalszej części wariantu nr 2. Każde odsunięcie przebiegu wariantu W2 na północ od zabudowań wnioskodawcy wiąże się ze zbliżeniem do innej zabudowy w sąsiedztwie.

Ponadto proponowany wariant społeczny W4 na przedmiotowym odcinku pokrywa się z przebiegiem wariantu W1, który w omawianej lokalizacji przebiega w korzystniejszym korytarzu dla przedmiotowej zabudowy.

6. WYNIKI ANKIET ZAMIESZCZONYCH W FORMULARZU WNIOSKU

W wyniku przeprowadzonych podczas I tury spotkań informacyjnych ankiet na terenie wszystkich gmin, przez które przebiega analizowany odcinek drogi ekspresowej S10 należy stwierdzić, że największą przychylność zdobył przebieg drogi S10 wg wariantu 1 (niebieskiego) natomiast największy sprzeciw społeczny wzbudził wariant 2 (zielony) oraz wariant 3 (czerwony).

W rozbiciu na poszczególne gminy wyniki ankiet dla I tury spotkań informacyjnych prezentuje poniższa tabela:

Liczba głosów na dany wariant S10 – I TURA SI										
Gmina	liczba ankiet	Wariant 1			Wariant 2			Wariant 3		
		Za	Przeciw	Brak zdania	Za	Przeciw	Brak zdania	Za	Przeciw	Brak zdania
Brześć Kujawski	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lubanie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Miasto Włocławek	701	680	17	4	21	661	19	10	672	19
Fabianki	416	230	181	5	102	274	40	107	259	50
Wielgie	87	24	60	3	11	62	14	16	57	14
Dobrzyń nad Wisłą	10	3	5	2	1	6	3	6	4	0
Tłuchowo	11	0	8	3	1	7	3	8	1	2
Wszystkie gminy	1225	937	271	17	136	1010	79	147	993	85

Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorze Dróg Krajowych i Autostrad. Na wybór ten złoży się m.in. analiza wielokryterialna, będąca integralną częścią STEŚ. Analizie tej poddane zostaną wszystkie dotychczas analizowane warianty (I, II oraz III) pod względem: spełnienia parametrów techniczno – ruchowych, kosztów inwestycji oraz szeroko rozumianego oddziaływania na środowisko, w tym również na ludzi. Na etapie wydawania decyzji środowiskowej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zostanie również zapewniony udział społeczeństwa zgodnie z „Ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko”.