

SR.6220.1.6.2026.9

DECYZJA NR 9/2026
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r. poz. 670 t.j.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r. poz. 1839 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025r., poz. 1691 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 27.03.2026r. (data wpływu: 20.04.2026r.), uzupełnionego pismem z dnia 20.04.2026r. (data wpływu: 22.04.2026r.) Zarządu Drogowego w Sępólnie Krajeńskim, Powiat Sępoleński, z siedzibą przy ul. Koronowskiej 5, 89-400 Sępólno Krajeńskie,

orzekam:

- I. **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa DP 1143C relacji Śmiłowo-Pęperzyn na odcinku Śmiłowo-Pęperzyn II o długości 2,350 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 2+350,00 jej przebiegu”.**
- II. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 1. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 2. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 3. Celem ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 4. W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji

ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

5. Ewentualne zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od jezior, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
6. Wycinkę drzew kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika, ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków w obrębie przeznaczonych do usunięcia drzew. Kontrola powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
7. Dopuszcza się usunięcie wyłącznie drzew wymienionych w załączonym wykazie w pkt II.16 niniejszej decyzji, jako potencjalnie przeznaczonych do wycinki. Faktyczną liczbę drzew i krzewów wymagających usunięcia każdorazowo, na kolejnych etapach projektowania i realizacji przedsięwzięcia, ograniczać do niezbędnego minimum, dążąc do zachowania jak największej liczby drzew oraz usuwając wyłącznie te, których wycinka jest bezwzględnie konieczna dla realizacji inwestycji.
8. Za usunięte drzewa wykonać nasadzenia zastępcze w skali 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, w skali 2:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie pomiędzy 101 cm a 200 cm, w skali 3:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 201 cm. Do nasadzeń stosować wyłącznie gatunki rodzime, np.: klon pospolity, jarzáb pospolity, brzoza brodawkowata, buk pospolity, grab pospolity, jesion zwyczajny bądź lipa drobnolistna. Nasadzenia te zrealizować w sąsiedztwie pasa drogowego lub w sytuacji braku wystarczającej ilości miejsca w innym wskazanym przez Gminę Więcbork.
9. Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń drzew przez okres co najmniej 10 lat oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń. W przypadku stosowania palików i taśm stabilizujących sadzonki, usunąć je niezwłocznie po przyjęciu się sadzonki i ustabilizowaniu drzewa, celem wyeliminowania zagrożenia wrastania taśm w pień oraz pochylania drzew przez paliki.
10. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) odeskowanie pni drzew,

- b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
 - e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.
11. Wprowadzić tymczasowe wygrodzenia zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
- a) płotki wykonane z siatki o oczkach nie większych niż 5 x 5 mm, folii polimerowej lub geotkaniny bądź geowłókniny,
 - b) wysokość co najmniej 50 cm części nadziemnej,
 - c) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 15 cm,
 - d) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygrodzenia,
 - e) przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
 - f) na końcach wygrodzeń wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
 - g) wygrodzenia lokalizować w szczególności wzdłuż odcinka drogi na długości min. 150 m, który sąsiaduje z jeziorem Śmiłowskim od pomostu do zadrzewień oraz po przeciwnej stronie drogi na długości min. 80 m,
 - h) dokładną lokalizację wygrodzeń i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem,
 - i) po zrealizowaniu inwestycji, wygrodzenia zdemontować.



Rysunek 1. Lokalizacja wygrodzeń herpetologicznych (czerwone kropki) (źródło: uzupełnienie Kip z dnia 27 maja 2026 r.).

12. Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą odławiane i wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
13. W przypadku prowadzenia prac związanych z przebudową przepustów drogowych zachować co najmniej dotychczasową średnicę przebudowywanych przepustów.
14. Prace ziemne związane z wykonaniem wykopów prowadzić metodą odcinkową, w sposób ograniczający czas pozostawiania otwartych wykopów.
15. W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych wody te odprowadzać po uzgodnieniu z gestorem odbiornika oraz po ich podczyszczeniu z zawiesiny.
16. Zestawienie drzew i krzewów ustalonych do usunięcia:

L.p.	Gatunek drzewa	Obwód pnia na wysokości 130 cm [cm]	Liczba nasadzeń zastępczych [szt.]
1.	Jesion wyniosły	179	2
2.	Klon zwyczajny	154	2
3.	Olcha czarna	85	1
4.	Olcha czarna	116	2
5.	Bez czarny	88	1
6.	Dąb szypułkowy	63	1
7.	Brzoza brodawkowata	217	3
8.	Kasztanowiec zwyczajny	214	3
9.	Kasztanowiec zwyczajny	207	3
10.	Klon zwyczajny	204	3
11.	Dąb szypułkowy	122	2
12.	Jesion wyniosły	69	1
13.	Topola holenderska	113	2
14.	Jesion wyniosły	141	2
15.	Klon zwyczajny	135	2
16.	Klon zwyczajny	173	2
17.	Topola holenderska	157	2
18.	Topola holenderska	239	3
19.	Jesion wyniosły	132	2
20.	Jesion wyniosły	163	2
21.	Jesion wyniosły	163	2
22.	Jesion wyniosły	116	2

L.p.	Gatunek drzewa	Obwód pnia na wysokości 130 cm [cm]	Liczba nasadzeń zastępczych [szt.]
23.	Jesion wyniosły	173	2
24.	Topola holenderska	270	3
25.	Topola holenderska	273	3
26.	Dąb szypułkowy	94	1
27.	Dąb szypułkowy	166	2
28.	Dąb szypułkowy	104	2
29.	Dąb szypułkowy	75	1
30.	Topola holenderska	264	3
31.	Topola holenderska	232	3
32.	Brzoza brodawkowata	129	2
33.	Jesion wyniosły	151	2
34.	Dąb szypułkowy	47	1
35.	Dąb szypułkowy	63	1
36.	Dąb szypułkowy	122	2
37.	Topola holenderska	236	3
38.	Dąb szypułkowy	85	1
39.	Dąb szypułkowy	257	3
40.	Dąb szypułkowy	79	1
41.	Topola holenderska	223	3
42.	Topola holenderska	270	3
43.	Topola holenderska	245	3
44.	Topola holenderska	201	3
45.	Topola holenderska	157	2
46.	Topola holenderska	254	3
47.	Topola holenderska	195	2
48.	Topola holenderska	257	3
49.	Topola holenderska	257	3
50.	Topola holenderska	223	3
51.	Topola holenderska	276	3
52.	Topola holenderska	276	3
53.	Świerk pospolity	47	1
54.	Jesion wyniosły	151	2

17. Wody opadowe i roztopowe odprowadzone zostaną poprzez spadki poprzeczne i podłużne drogi do rowów przydrożnych lub na przyległe do drogi pobocza.
18. W trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, wyposażone w systematycznie opróżniane szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki dostarczać uprawnionym taborem do oczyszczalni ścieków.
19. Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić rozwiązania techniczne i technologiczne ograniczające uciążliwość przedsięwzięcia, zapewnić ochronę gruntu i wód przed zanieczyszczeniami oraz prowadzić prawidłową segregację i utylizację odpadów.
20. Ze względu na rodzaj oraz charakter inwestycji wymagana jest jak najmniejsza ingerencja w środowisko.
21. W pracach związanych z realizacją przedsięwzięcia należy uwzględnić interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej.
22. Planowane zamierzenie inwestycyjne należy zaprojektować w sposób określony przepisami prawa oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, przyjmując technologie i urządzenia przyjazne środowisku.
23. Wszystkie urządzenia należy eksploatować w prawidłowy sposób oraz utrzymywać je we właściwym stanie technicznym.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 27.03.2026r. (data wpływu: 20.04.2026r.) Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim, Powiat Sępoleński, z siedzibą przy ul. Koronowska 5, 89-400 Sępólno Krajeńskie, wystąpił do Burmistrza Więcborka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa DP 1143C relacji Śmiłowo-Pęperzyn na odcinku Śmiłowo-Pęperzyn II o długości 2,350 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 2+350,00 jej przebiegu”.

Inwestor przedłożył uzupełnienie wniosku pismem z dnia 20.04.2026r. (data wpływu: 22.04.2026r.).

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

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest burmistrz.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej Kip) stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi

o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ długość rozbudowywanej drogi wynosi około 2,35 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy rozbudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Informacja o wniosku została zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Burmistrza Więcborka pod nr 15/2026.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego przekroczyła 10, w myśl art. 74 ust. 3 pkt. 1 ustawy uouioś, zastosowano art. 49 Kpa, zgodnie z którym strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania. W związku z powyższym strony zostały powiadomione o wszczęciu przedmiotowego postępowania oraz możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.6.2026.1 z dnia 28.04.2026r., które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń wsi Śmiłowo, tablicy ogłoszeń wsi Pęperzyn oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, ust. 3 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 uouioś przed wydaniem decyzji Burmistrz Więcborka pismem z dnia 28.04.2026r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (znak: SR.6220.1.6.2026.2), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim (znak: SR.6220.1.6.2026.3) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu (znak: SR.6220.1.6.2026.4) o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim pismem z dnia 07.05.2026r. (data wpływu: 07.05.2026r.) znak: N.NZ.9022.1.2.135.2026 wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 13.05.2026r. (data wpływu: 13.05.2026r.) znak: DI.ZZŚ.4130.104.2026.DG wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 13.05.2026r. (data wpływu: 13.05.2026r.), znak: WOO.4220.255.2026.OB wezwał do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Burmistrz Więcborka pismem z dnia 15.05.2026r., znak: SR.6220.1.6.2026.5 przekazał do Inwestora wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.6.2026.6 z dnia 21.05.2026r. Burmistrz Więcborka powiadomił strony postępowania o w/w pismach oraz o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy, poprzez stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, do dnia 03.07.2026r.

Pismem z dnia 22.05.2026r. (data wpływu: 26.05.2026r.) Inwestor przekazał wyjaśnienia do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 13.05.2026r.

Burmistrz Więcborka pismem z dnia 27.05.2026r., znak: SR.6220.1.6.2026.7 przekazał wyjaśnienia Inwestora do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 11.06.2026r. (data wpływu: 11.06.2026r.) znak: WOO.4220.255.2026.OB.2 zawiadomił o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 25 czerwca 2026r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 24.06.2026r. (data wpływu: 24.06.2026r.) znak: WOO.4220.255.2026.OB.3 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Przed wydaniem przedmiotowej decyzji Burmistrz Więcborka Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.6.2026.8 z dnia 30.06.2026r. powiadomił strony o w/w pismach oraz o zebraniu dowodów i materiałów w w/w sprawie i możliwości zapoznania się z nimi przed wydaniem decyzji, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego zawiadomienia. W stosownym terminie strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

Biorąc pod uwagę powyższe opinie oraz po rozpatrzeniu zagadnienia, uwzględniając uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz skalę możliwego oddziaływania organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa DP 1143C relacji Śmiłowo-Pęperzyn na odcinku Śmiłowo-Pęperzyn II o długości 2,350 km zlokalizowanym pomiędzy km 0+000,00 a km 2+350,00 jej przebiegu”.

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1143C relacji Śmiłowo-Pęperzyn na odcinku Śmiłowo-Pęperzyn II o długości 2,35 km ulokowanym pomiędzy km 0+00 a km 2+35 jej przebiegu.

Wskazana droga łączy ze sobą miejscowości Śmiłowo i Pęperzyn, a także łączy obie miejscowości z siedzibą gminy, miastem Więcbork w gminie Więcbork. Droga jest wyposażona na całej długości swojego przebiegu w jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni twardej.

Realizacja zadania obejmować będzie wykonanie robót budowlanych branży drogowej. W trakcie wykonywania projektowanych robót przewiduje się ingerencję w teren przyległy do jezdni, bowiem rozwiązania projektowe zakładają poszerzenie jezdni z 5 m do 6 m.

W razie konieczności rozbudowane lub odtworzone zostaną istniejące w pasie drogowym przepusty. Na trasie inwestycji drogowej zinwentaryzowano 3 przepusty. W związku z poszerzeniem pasa drogowego przepusty te będą wymagać przedłużenia. Wody opadowe z drogi klasy Z poprzez spływ powierzchniowy będą wprowadzane do trawiastych rowów przydrożnych.

Opisywany ciąg komunikacyjny wymaga pilnej przebudowy, gdyż jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju drogom, co powoduje utrudnienia w jego użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne, w tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z drogi. Ponadto nieustannie wzrasta natężenie hałasu i potęgują się wibracje, które przenoszą się na przyległe otoczenie, co jest uciążliwe w przypadku terenów zamieszkałych, z którymi w tym przypadku mamy również do czynienia.

W następstwie realizacji inwestycji nie ulegnie zmianie jej klasa. Formalnie rzecz biorąc, dalej będzie to droga klasy Z (zbiorcza). W wyniku przeprowadzenia projektowanej przebudowy nie ulegnie zmianie eksploatacyjna kategoria ruchu, którą określa się, jako KR2. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 115 kN.

Po rozbudowie ww. odcinka omawianej drogi struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Planowana do przebudowy droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego oraz uczestnicy tego ruchu przemieszczający się drogą w podróżyach tranzytowych. Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne.

Przedmiotowy odcinek drogi jest już mocno wyeksploatowany, o czym świadczą ubytki i deformacje istniejącej nawierzchni.

Zakres planowanego przedsięwzięcia dotyczy odcinka istniejącej drogi, która ma zostać wyposażona w:

- jezdnię o nawierzchni bitumicznej o długości 2,35 km i szerokości 6,00 m (obustronne poszerzenie),
- utwardzone obustronne pobocza gruntowe o szerokości po 1,0 m,

- chodniki z kostki betonowej na odcinku w obszarze zabudowanym wsi Śmiłowo,
- zjazdy o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej, bitumicznej i z kostki betonowej.

W zakresie inwestycji planuje się:

- wykonanie robót przygotowawczych (roboty geodezyjne i pomiarowe),
- wycinkę drzew rosnących w kolizji z drogą,
- wykonanie robót ziemnych umożliwiających obustronne symetryczne poszerzenie istniejącej jezdni wraz z jednoczesnym wzmocnieniem konstrukcji istniejącej,
- wykonanie lokalnych frezowań na zimno istniejącej nawierzchni bitumicznej z przetransportowaniem powstałego destruktu do dalszego przetworzenia w instalacjach i urządzeniach spełniających określone wymagania, w celu jego odzysku i dalszego stosowania w przyszłości w formie dodatku do produkcji nowych mieszanek mineralno – bitumicznych,
- odcinkowe wykonanie ciągów pieszych - chodników o nawierzchni z kostki betonowej,
- wybudowanie zjazdów oraz dojść do posesji,
- wykonanie nowej nawierzchni drogi wraz z lokalnymi odcinkowymi obramowaniami jej krawędzi krawężnikami betonowymi,
- ewentualne (według potrzeb) przełożenie nawierzchni zjazdów wykonanych z prefabrykowanych elementów betonowych,
- uformowanie wraz z jednoczesnym wyprofilowaniem i zagęszczeniem nowych poboczy gruntowych,
- wykonanie inwentaryzacji powykonalowej.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, np. koparki, walce, rozkładarki mieszanek mineralno-bitumicznych. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak beton asfaltowy, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji dróg nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Rozbudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do rozbudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania rozbudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy rozbudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Po rozbudowie nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Rozbudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2023r., poz. 1587 z późn. zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji przedmiotowej inwestycji drogowej stanowiły będą głównie odpady, które będą generowane w trakcie czynności, tj.: z czyszczenia nawierzchni ulicy, wymiany oświetlenia oraz odpady komunalne.

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

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

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023r., poz. 335 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW600035, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW6000091883949 – „Rokitka”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. w sprawie

Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: słaby; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników),

- PLLW10501 – „Więcborskie” (JCWP jeziorna), zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymania poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników).

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

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

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

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych oraz poprzecznych. Nie zakłada się potrzeby podczyszczania tych wód.

Na etapie realizacji zamierzenia, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowozem.

Podczas przebudowy drogi zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem wykopów o głębokości do 0,5 m p.p.t., które nie będą wymagać odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Jak wynika z Kip, nie zakłada się potrzeby utworzenia zaplecza budowy, ponieważ materiały budowlane będą wykorzystywane na bieżąco. Gdyby jednak zaszła potrzeba realizacji zaplecza, należy je zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od jezior, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia drożności cieku dla migracji organizmów wodnych, ponieważ ciek Rokitka przepływa w odległości około 5 m od drogi, w związku z czym w jego obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace.

Na etapie realizacji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Głównym źródłem hałasu na analizowanym terenie jest hałas drogowy. W sąsiedztwie drogi stwierdzono występowanie terenów z istniejącą zabudową chronioną akustycznie.

Zadanie dotyczy rozbudowy istniejącej drogi powiatowej o znaczeniu lokalnym. Mając na względzie występujące i prognozowane natężenie ruchu, nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Wykonanie nowej nawierzchni dróg będzie prowadzić do poprawy klimatu akustycznego ze względu na usunięcie istniejących nierówności nawierzchni jezdni.

W dniu 26 czerwca 2023r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja. Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawskopomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu

dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, która polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Przebudowa dróg pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie eksploatacji planowane zamierzenie nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026r., poz. 13 z późn. zm.) oraz uchwałą nr X/229/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2015r., poz. 2550 z późn. zm.), przy czym zakazy obowiązujące na ww. obszarze nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy o ochronie przyrody, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja inwestycji wiąże się z koniecznością usunięcia drzew, przy czym przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych w zakresie odpowiadającym skali planowanej wycinki. W ramach nasadzeń należy preferować gatunki rodzime, właściwe dla lokalnych warunków siedliskowych.

Mając na celu ograniczenie ryzyka zniszczenia lęgów, wskazano potrzebę przeprowadzenia kontroli przez specjalistę przed przystąpieniem do wycinki.

Wobec drzew występujących w sąsiedztwie prowadzonych prac, niepodlegających wycinie, zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

W celu ograniczenia ryzyka uwięzienia oraz przypadkowego uśmiercania płazów i innych drobnych zwierząt wskazano na konieczność prowadzenia systematycznych kontroli wykopów oraz kontroli terenu przed jego zajęciem.

Wykonywanie wykopów metodą odcinkową ma na celu skrócenie czasu pozostawiania otwartych wykopów tym samym zmniejszenie ryzyka uwięzienia płazów i innych drobnych zwierząt.

W sytuacji przebudowy przepustów, w celu zapewnienia możliwości migracji zwierząt, wskazano na konieczność zachowania co najmniej dotychczasowej średnicy przepustu.

W przypadku prowadzenia prac w okresie wzmożonej aktywności płazów, w szczególności w okresie ich migracji, wskazano na konieczność wykonania tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych, ograniczających ryzyko przedostawania się płazów na teren prowadzonych robót.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip wraz z uzupełnieniem ustalono, że realizacja oraz eksploatacja inwestycji nie będzie powodować niekorzystnego wpływu na środowisko przyrodnicze ani na krajobraz. Zastosowane działania minimalizujące eliminują zidentyfikowane zagrożenia w odniesieniu do stwierdzonych elementów środowiska.

W związku z tym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary objęte formami ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody.

Zadanie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia.

Określenie warunków eksploatacji zamierzenia zawartych w sentencji przedmiotowej decyzji, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 uouioś.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy, za pośrednictwem Burmistrza Więcborka, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Burmistrzowi Więcborka oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Z up. BURMISTRZA
mgr inż. Tomasz Fifielski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg

Załączniki:

1. załącznik nr 1 - charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 uouioś.
2. załącznik nr 2 – mapa z zaznaczonym terenem realizacji oraz obszarem oddziaływania przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca – Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim, Powiat Sępoleński,
ul. Koronowska 5, 89-400 Sępólno Krajeńskie
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomione obwieszczeniem zgodnie z art. 49 Kpa,
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim,
ul. Kościuszki 28, 89-400 Sępólno Kraj.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu,
ul. Królowej Jadwigi 20, 88-100 Inowrocław

Załącznik nr 1

do Decyzji nr 9/2026 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 24.07.2026r.,
znak sprawy: SR.6220.1.6.2026.9

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026r., poz. 670 t.j.)

Planowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1143C relacji Śmiłowo-Pęperzyn na odcinku Śmiłowo-Pęperzyn II o długości 2,35 km ulokowanym pomiędzy km 0+00 a km 2+35 jej przebiegu.

Wskazana droga łączy ze sobą miejscowości Śmiłowo i Pęperzyn, a także łączy obie miejscowości z siedzibą gminy, miastem Więcbork w gminie Więcbork. Droga jest wyposażona na całej długości swojego przebiegu w jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni twardej.

Realizacja zadania obejmować będzie wykonanie robót budowlanych branży drogowej.

W trakcie wykonywania projektowanych robót przewiduje się ingerencję w teren przyległy do jezdni, bowiem rozwiązania projektowe zakładają poszerzenie jezdni z 5 m do 6 m.

W razie konieczności rozbudowane lub odtworzone zostaną istniejące w pasie drogowym przepusty. Na trasie inwestycji drogowej zinwentaryzowano 3 przepusty. W związku z poszerzeniem pasa drogowego przepusty te będą wymagać przedłużenia. Wody opadowe z drogi klasy Z poprzez spływ powierzchniowy będą wprowadzane do trawiastych rowów przydrożnych.

W następstwie realizacji inwestycji nie ulegnie zmianie jej klasa. Formalnie rzecz biorąc, dalej będzie to droga klasy Z (zbiorcza). W wyniku przeprowadzenia projektowanej przebudowy nie ulegnie zmianie eksploatacyjna kategoria ruchu, którą określa się, jako KR2. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 115 kN.

Po rozbudowie ww. odcinka omawianej drogi struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Planowana do przebudowy droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego oraz uczestnicy tego ruchu przemieszczający się drogą w podróżach tranzytowych. Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne.

Zakres planowanego przedsięwzięcia dotyczy odcinka istniejącej drogi, która ma zostać wyposażona w:

- jezdnię o nawierzchni bitumicznej o długości 2,35 km i szerokości 6,00 m (obustronne poszerzenie),
- utwardzone obustronne pobocza gruntowe o szerokości po 1,0 m,
- chodniki z kostki betonowej na odcinku w obszarze zabudowanym wsi Śmiłowo,
- zjazdy o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej, bitumicznej i z kostki betonowej.

W zakresie inwestycji planuje się:

- wykonanie robót przygotowawczych (roboty geodezyjne i pomiarowe),
- wycinkę drzew rosnących w kolizji z drogą,
- wykonanie robót ziemnych umożliwiających obustronne symetryczne poszerzenie istniejącej jezdni wraz z jednoczesnym wzmocnieniem konstrukcji istniejącej,
- wykonanie lokalnych frezowań na zimno istniejącej nawierzchni bitumicznej z przetransportowaniem powstałego destruktu do dalszego przetworzenia w instalacjach i urządzeniach spełniających określone wymagania, w celu jego odzysku i dalszego stosowania w przyszłości w formie dodatku do produkcji nowych mieszanek mineralno – bitumicznych,
- odcinkowe wykonanie ciągów pieszych - chodników o nawierzchni z kostki betonowej,
- wybudowanie zjazdów oraz dojeżdż do posesji,
- wykonanie nowej nawierzchni drogi wraz z lokalnymi odcinkowymi obramowaniami jej krawędzi krawężnikami betonowymi,
- ewentualne (według potrzeb) przełożenie nawierzchni zjazdów wykonanych z prefabrykowanych elementów betonowych,
- uformowanie wraz z jednoczesnym wyprofilowaniem i zagęszczeniem nowych poboczy gruntowych,
- wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, np. koparki, walce, rozkładarki mieszanek mineralno-bitumicznych. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych oraz poprzecznych. Nie zakłada się potrzeby podczyszczania tych wód.



Z up. ~~W~~ MISTRZA
mgr inż. Tomasz Fifielski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg

Decyzja zostaje udostępniona
w Biuletynie Informacji Publicznej
Urzędu Miejskiego w Więcborku
od dnia 24.07.2026r. do dnia 07.08.2026r.