

D e c y z j a

Na podstawie art.71 ust.1 i 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 79-80, art. 82, art 85 ust. 1 i 2 pkt.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a także biorąc pod uwagę:

1. Wyniki uzgodnień i opinii.
2. Ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.
3. Wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa.

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.:
„Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15”,
we wskazanym przez Wnioskodawcę wariantcie preferowanym (W3-2).

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Inwestycja polega na budowie obwodnicy Kowalewa Pomorskiego o parametrach drogi klasy GP, w ciągu drogi krajowej nr 15, we wskazanym przez Wnioskodawcę wariantcie preferowanym (W3-2) o długości odcinka ok. 7,795 km.

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie golubsko-dobrzyńskim, w gminie Kowalewo Pomorskie. W stanie istniejącym zastępowany odcinek drogi krajowej nr 15 przebiega przez centrum miasta Kowalewo Pomorskie.

Początek planowanej obwodnicy stanowi skrzyżowanie z istniejącą trasą drogi krajowej nr 15, w rejonie istniejącego skrzyżowania z drogą powiatową nr 2104C zlokalizowane bezpośrednio przed Kowalewem Pomorskim. Trasa biegnie na południe, następnie skręca na południowy wschód i krzyżuje się z drogą powiatową nr 2108C tworząc skrzyżowanie. Około 100 m przed tym skrzyżowaniem zaprojektowano obiekt mostowy nad doliną (M-2/3-2). Za skrzyżowaniem obwodnica odgina się w kierunku wschodnim, przecinając ciek Struga Młyńska (obiekt mostowy M-3/3-2), nieczynną linię kolejową oraz niewielką dolinę (obiekt M-4/3-2). Przy drodze gminnej nr 110125C zaprojektowano tunel dla pieszych i rowerzystów (TP-7/3-2). Dalej projektowana trasa krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 554, gdzie przewidziano skrzyżowanie. Na kolejnym odcinku trasa krzyżuje się z drogą gminną nr 110129C, a w miejscu skrzyżowania zaplanowana jest budowa wiaduktu drogowego (W-5/3-2). Dalej projektowana trasa odgina się w kierunku północnym by po przecięciu rowu melioracyjnego (obiekt M-6/3-2) włączyć się do istniejącej trasy drogi krajowej nr 15 poprzez skrzyżowanie zlokalizowane za miejscowością Pluskowęsy.

gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

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

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

15. Prace ziemne związane z usunięciem roślinności oraz wierzchniej warstwy gleby (humusu) należy 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 zajęcia objętych planowanym zajęciem siedlisk gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych prace ziemne nie mogą być przeprowadzone do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

16. Projektowane zbiorniki retencyjne należy wykonać w sposób wykluczający tworzenie pułapki ekologicznej dla zwierząt (w tym płazów), w szczególności poprzez wypłaszczenie co najmniej jednej strony (ściany zbiornika) do nachylenia 1:2,5.

17. Na etapie realizacji należy zapewnić nadzór przyrodniczy nad inwestycją, do którego zadań należeć będzie w szczególności:

- a) przeprowadzenie kontroli terenowej przed rozpoczęciem robót, obejmującej obszar planowanego zajęcia terenu wraz z odłowieniem i przemieszczeniem poza ww. obszar osobników gatunków chronionych, w tym płazów i gadów,
- b) określenie występowania i identyfikacja roślin gatunków inwazyjnych oraz nadzór nad usuwaniem ww. gatunków,
- c) kontrola zadrzewień (drzew i krzewów) przewidzianych do wycinki pod kątem ich zasiedlenia przez gatunki chronione zwierząt, roślin i grzybów (w tym porostów), a także nadzór nad wycinką (w szczególności w zakresie chiropterologicznym),
- d) oznakowanie w terenie płatów cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk gatunków chronionych nieprzewidzianych do zniszczenia oraz kontrola i nadzór nad przestrzeganiem zasad ich ochrony,
- e) identyfikacja i wykluczenie terenów wyłączonych z lokalizacji zapleczy budowy, dróg dojazdowych i składu materiałów, które zlokalizować poza stwierdzonymi siedliskami gatunków chronionych (niepodlegających zniszczeniu), poza korytarzami ekologicznymi oraz poza cennymi przyrodniczo zbiorowiskami (w tym zbiornikami i ciekami wodnymi, terenami leśnymi i zadrzewionymi),
- f) kontrola stanu zabezpieczenia zadrzewień nieprzewidzianych do wycinki,
- g) bezpośredni nadzór nad pracami podejmowanymi w obrębie oraz w otoczeniu cieków wodnych, w tym w zakresie herpetologicznym,
- h) weryfikacja występowania siedlisk gatunków chronionych, w tym ptaków, w przypadku prowadzenia prac ziemnych oraz wycinki w okresie lęgowym,
- i) bieżąca kontrola terenu pod kątem obecności gatunków chronionych zwierząt oraz w razie potrzeby, podejmowanie działań w zakresie ich odłowienia i przeniesienia poza zasięg robót, a także zabezpieczania potencjalnych pułapek ekologicznych (np. wykopów),
- j) weryfikacja i kontrola sposobu oraz zakresu wykonania wygradzeń herpetologicznych, w tym ewentualne wskazywanie dodatkowych miejsc ich wprowadzenia,
- k) ustalenie szczegółowej lokalizacji skrzynek dla ptaków i nietoperzy, a także sposobu wykonania

3. W dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 uouioś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni odcinka istniejącej drogi krajowej nr 15 – Brzeźno, objętej opracowaniem, należy podczyszczać w osadniku przed wprowadzeniem do odbiornika końcowego wód.
2. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować ekrany akustyczne, w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

L.p.	Odcinek		Strona drogi L/P	Wysokość ekranu [m]	Długość [m]	Rodzaj wypełnienia
	Kilometraż od około [km]	Kilometraż do około [km]				
E-1	0+090	0+230	L	4	140	Absorpcyjny
E-2	1+120	1+370	P	3	250	Absorpcyjny
E-3	1+700	1+745	P	4	45	Refleksyjny (przezroczysty)
E-4	1+760	koniec inwestycji podporządkowan a droga powiatowa nr 2108C (0+075)	P	5	85	Refleksyjny (przezroczysty)
E-5	2+175	2+315	L	4	140	Absorpcyjny
E-6	2+845	2+985	P	4	140	Absorpcyjny
E-7	4+770	4+930	L	3	165	Absorpcyjny
E-8	5+630	5+720	L	4	90	Absorpcyjny
E-9	7+410	koniec inwestycji starodroże drogi krajowej nr 15 (0+118)	L	4	170	Absorpcyjny
E-10	7+525	koniec inwestycji (7+794)	P	4	269	Refleksyjny (przezroczysty)

Tabela 1. zestawienie planowanych ekranów akustycznych.

3. Do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele spełniające minimalne wymagania w zakresie izolacyjności i pochłaniania: klasy A3 (pochłanianie) i B3 (izolacyjność).

4. Ogrodzenie (wygradzenie) dla zwierząt średnich oraz dla zwierząt dużych należy wykonać po obu stronach drogi na odcinku od przepustu P-1 w km. ok. 1+267 do tunelu dla pieszych i rowerzystów TP-7 w km. ok. 4+490, z niezbędnymi przerwami w miejscach występowania skrzyżowań, obiektów mostowych oraz ekranów akustycznych (ekran akustyczny zastępuje odcinek ogrodzenia, przy czym zapewnić szczelne połączenie ekranu i wygradzenia).

Powyższe wygradzenia wykonać według poniższych wymagań:

- ogrodzenie z siatki stalowej, zabezpieczonej przeciwkorozyjnie, o oczkach kwadratowych lub prostokątnych, rozpiętej na stalowych słupkach rurowych,
- wysokość minimalna ogrodzenia – 240 cm – część nadziemna oraz min. 30 cm – część podziemna (zakopana w gruncie),

L.p.	Kilometraż		Strona drogi: lewa (L)/prawa (P)
	od	do	
1	5+700	5+950	L
2	5+850	6+870	P
3	3+370	4+100	L
4	0+265	0+450	L i P
5	2+800	3+100	P
6	2+400	3+150	L
7	1+500 P i L oraz przy skrzyżowani u 0+000 do 0+100 na północ L drogi powiatowej nr 2108C	1+750 P i L oraz przy skrzyżowani u 0+000 do 0+082 na południe P drogi powiatowej nr 2108C	P i L trasy głównej
8	3+750	4+100	P
9	6+350	6+700	P i L

Tabela 2. Lokalizacja zastosowania tymczasowych wygradzeń herpetologicznych.

Tymczasowe wygradzenia herpetologiczne należy wykonać według następujących wskazań:

- a) wygradzenia wykonać z materiału trwałego, tj. grubej folii lub geowłókniny, a materiał ogrodzenia musi umożliwiać wykonanie trwałego naciągu ogrodzenia (bez fałd i załamania),
 - b) wygradzenia będą posiadały wysokość min. 50 cm,
 - c) wygradzenia będą posiadały odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzące przewieszkę o szerokości min. 10 cm,
 - d) wygradzenia będą wkopane w grunt na min. 10 cm, celem zabezpieczenia przed podkopywaniem się zwierząt,
 - e) zakończenia wygradzeń będą wykonane w kształcie litery „U”, co będzie zmuszało zwierzęta do zawracania lub będzie naprowadzało na okresowe pułapki łowne (np. wiadra), z których będą regularnie uwalniane przez nadzór przyrodniczy i przemieszczane do bezpiecznych siedlisk,
 - f) wygradzenia wykonać i rozmieścić w terenie przed rozpoczęciem robót na danym odcinku.
- 8) Elementy odwodnienia należy wykonać w sposób wykluczający tworzenie pułapki ekologicznej dla małych zwierząt, w tym płazów, w szczególności:
- a) poprzez nachylenie skarp rowów wynoszące min. 1:1,5,
 - b) poprzez zabezpieczenie ewentualnych pułapek (np. otworów) przed możliwością przedostawania

ok. 1+370 po obu stronach drogi, ogrodzenie herpetologiczne zostanie zespolone z ogrodzeniem wysokim drogi,

- nawierzchnię projektowanych przy przejściu jezdni dróg lokalnych i dojazdowych biegnących równolegle do trasy głównej, na odcinku w zasięgu ok. 50 m w obie strony od przyczółków przejścia wykonać z kruszywa, z jednoczesnym zapewnieniem łagodnych skarp drogi na ww. odcinku,
- nie należy wprowadzać oświetlenia drogowego w obrębie przejścia.

b) w ok. km 1+685: przejście dolne dla zwierząt średnich – most w ciągu obwodnicy z rowem melioracyjnym. Zachować szerokość dostępną dla zwierząt po obu stronach cieku wynoszącą min. 4 m (łącznie min. 8 m), wysokość dostępną dla zwierząt (światło pionowe) wynoszącą min. 2,5 m, przy jednoczesnym zapewnieniu współczynnika ciasnoty min. 0,07. W ramach zagospodarowania:

- należy wprowadzić nasadzenia zieleni unaturalniającej i naprowadzającej (w obrębie najścia oraz wzdłuż ogrodzenia drogowego w rejonie przejścia) oraz rozmieścić karpy korzeniowe i głązy,
- należy zastosować wygradzenia dla zwierząt średnich (w dolnej części połączone z wygradzeniami herpetologicznymi), na długości min. 100 m od obiektu, szczelnie połączone z przyczółkiem. Z uwagi na obecność skrzyżowania, zbiornika oraz dalej wygradzenia prywatnej posesji, wygradzenia dopasować do planowanego skrzyżowania i dróg istniejących, zapewniając właściwą ich szczelność i funkcjonalność (w tym na etapie funkcjonowania),

- oświetlenie drogowe w obrębie przejścia ograniczyć do niezbędnego minimum (wynikające z odrębnych przepisów prawa dotyczących oświetlenia sąsiedniego skrzyżowania),

- należy zastosować ekrany przeciwoślńieniowe na obiekcie (na całej jego szerokości) oraz obustronnie po min. 50 m od krawędzi obiektu (strona lewa: ekran przeciwoślńieniowy na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu; strona prawa: ekran przeciwoślńieniowy o min. długości 80 m, połączony z ekranami akustycznymi, tworzący barierę antyślńieniową min. na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu),

- projektowany w sąsiedztwie zbiornik retencyjny (położony w odległości ok. 20 m od przejścia, po stronie prawej) należy wykonać w sposób niepowodujący ograniczenia światła obiektu i możliwości najścia oraz przechodzenia zwierząt, a także dodatkowo (przy ogrodzeniu zbiornika) obsadzić roślinnością krzewiastą i/lub drzewiastą. Szczegółowy sposób zagospodarowania ww. zbiornika uzgodnić z nadzorem przyrodniczym,

c) w ok. km 2+939: przejście dolne dla zwierząt dużych – most w ciągu obwodnicy nad Strugą Młyńską (Trynką). Zachować szerokość dostępną dla zwierząt po obu stronach cieku wynoszącą min. 10 m (łącznie min. 20 m), wysokość dostępną dla zwierząt (światło pionowe) wynoszącą min. 5 m, przy jednoczesnym zapewnieniu współczynnika ciasnoty min. 0,07. W ramach zagospodarowania:

- należy wprowadzić nasadzenia zieleni unaturalniającej i naprowadzającej (w obrębie najścia oraz wzdłuż ogrodzenia drogowego w rejonie przejścia) oraz rozmieścić karpy korzeniowe i głązy,

- należy zastosować wygradzenia dla zwierząt dużych (w dolnej części połączone z wygradzeniami herpetologicznymi) na długości min. 100 m od obiektu (po prawej stronie drogi) oraz min. 200 m od obiektu (po lewej stronie drogi z uwagi na konieczność wygradzenia zbiorników), zapewniając właściwą ich szczelność i funkcjonalność (w tym na etapie funkcjonowania). Wygradzenia zostaną szczelnie połączone z przyczółkiem,

- nie należy wprowadzać oświetlenia drogowego w obrębie przejścia,

- należy zastosować ekrany przeciwoślńieniowe na obiekcie (na całej jego szerokości) oraz obustronnie po min. 50 m od krawędzi obiektu (strona lewa ekran: przeciwoślńieniowy na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu; strona prawa: ekran przeciwoślńieniowy o min. długości 50 m, połączony z ekranami akustycznymi, tworzący barierę antyślńieniową min. na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu),

- projektowane w sąsiedztwie zbiorniki retencyjne (położone w odległości ok. 20 m i ok. 50 m od przejścia) należy wykonać w sposób niepowodujący ograniczenia światła obiektu i możliwości najścia oraz przechodzenia zwierząt, a także dodatkowo (przy ogrodzeniu zbiorników) obsadzić roślinnością krzewiastą i/lub drzewiastą. Szczegółowy sposób zagospodarowania ww. zbiorników uzgodnić z nadzorem przyrodniczym;

- należy wprowadzić nasadzenia naprowadzające dla nietoperzy.

4. Nakładam konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej:

1) Z uwagi na wycinkę drzew i krzewów należy zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej skali wycinki, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków.

Nasadzenia należy wykonać w skali 1:1 względem krzewów oraz drzew, których obwód na wys. 130 cm wynosi do 100 cm, 2:1 dla drzew o obwodach 101 – 200 cm, 3:1 dla drzew o obwodach 201 – 300 cm i 4:1 dla drzew o obwodach powyżej 300 cm.

Szczegółowy skład gatunkowy i sposób wykonania nasadzeń należy dostosować do warunków lokalnych.

2) Do wykonania nasadzeń roślinności (zarówno nasadzeń zastępczych, określonych w tym punkcie decyzji, jak i nowych nasadzeń, w tym nasadzeń unaturalniających w otoczeniu zbiorników, nasadzeń w rejonie przejść dla zwierząt oraz nasadzeń naprowadzających dla nietoperzy) preferować i stosować gatunki rodzime drzew (w szczególności: klon zwyczajny, klon jawor, klon polny, lipa drobnolistna, grab pospolity, jesion wyniosły) i krzewów. Stosowanie gatunków ozdobnych oraz obcych geograficznie należy ograniczyć do niezbędnego minimum, wyłącznie w okolicy zabudowań, rond oraz ekranów akustycznych. Wyklucza się stosowanie inwazyjnych gatunków obcych.

3) Należy prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów 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.

4) Z uwagi na wycinkę drzew dziuplastych zapewnić montaż w sąsiedztwie inwestycji (w miejscu ustalonym z nadzorem przyrodniczym, w odległości do 500 m od przebiegu przedsięwzięcia):

a) skrzynek lęgowych dla ptaków: min. 15 skrzynek typu A1, min. 10 skrzynek typu A oraz min. 2 skrzynek typu B,

b) skrzynek dla nietoperzy: min. 6 szt. skrzynek typu Stratmann.

5) Skrzynki dla ptaków i nietoperzy należy zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:

a) skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,

b) skrzynki dla nietoperzy muszą mieć otwierane dno, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,

c) skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,

d) skrzynki dla nietoperzy wykonać z trocinobetonu,

e) zaleca się montaż skrzynek w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,

f) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,

g) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,

h) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,

i) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,

j) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm,

k) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Stratmann) przyjąć jako: ok. 41 cm wysokości,

- jeden pełny cykl badań składa się z 2 kontroli w terenie na każdym z przejść głównych i doprowadzających pod drogami dojazdowymi (cykl wiosenny obejmuje min. 2 kontrole terenowe, cykl letni obejmuje min. 2 kontrole terenowe, cykl jesienny obejmuje min. 2 kontrole terenowe oraz cykl zimowy obejmuje min. 2 kontrole terenowe);
- monitoring wizyjny przejść: w okresie wiosennym – min. 2 pełne cykle obserwacji na każdym z przejść, przy czym druga tura cykli powinna być rozpoczęta po zakończeniu pierwszego cyklu na wszystkich przejściach; w okresie letnim i jesiennym – min. po jednym cyklu monitoringu na każdym z przejść.

Jeden pełny cykl monitoringu wizyjnego składa się z monitoringu ciągłego, wykonywanego na danym przejściu przez 7 dni z wykorzystaniem fotopułapek. Fotopułapki muszą obejmować zasięgiem (czujniki ruchu, doświetlacze IR) całą szerokość przejść (w razie potrzeby zastosować dodatkowe kamery);

- w ramach ww. monitoringu należy ustalić także stopień i sposób wykorzystania zbiorników retencyjnych w sąsiedztwie przejść dla zwierząt (tj. położonych w strefie 100 m obiektów przejść) przez płazy wraz z określeniem wpływu na populacje gatunków;

c) śmiertelności zwierząt i przypadków wtargnięcia osobników w ogrodzony obszar drogi na całym przebiegu inwestycji.

W ramach tego monitoringu należy skontrolować cały obszar analizowanej inwestycji. Kontrole w zależności od odcinka wykonać pieszo, w odpowiednio oznakowanym samochodzie lub też przy użyciu drona z kamerą wysokiej rozdzielczości. Kontrole prowadzić zgodnie z następującym harmonogramem: w okresie letnim – min. 2-krotne bezpośrednie kontrole terenowe (w odstępach ok. 30 dni), w okresie zimowym – min. 2 krotne bezpośrednie kontrole terenowe (w odstępach ok. 30 dni), w okresie wiosennym – min. 4-krotne bezpośrednie kontrole terenowe (w odstępach min. 14 dni), w okresie jesiennym – min. 4-krotne bezpośrednie kontrole terenowe (w odstępach min. 14 dni).

Należy uzupełniać wykorzystając informacje dotyczące kolizji ze zwierzętami pozyskane w ramach bieżącego utrzymania.

2) aktywności (przelotów) i śmiertelności nietoperzy, prowadzony w 2., 3. i 5. roku oddania inwestycji do użytkowania (w każdym roku jego realizacji):

a) w zakresie wykorzystywania przejść dla zwierząt do przelotów nietoperzy (obiekty w km drogi 2+939 i w km 3+905):

Ocenę wykorzystania przez nietoperze ww. obiektów inżynierskich należy wykonać zgodnie z następującą metodyką: wyznaczyć 2 porównawcze transekty piesze – po lewej i prawej stronie drogi, każdy transekt obejmujący teren przejścia dla zwierząt oraz po ok. 250 m w każdą stronę od przejścia, na którym obserwator będzie dokonywał rejestracji aktywności nietoperzy za pomocą szerokopasmowego detektora ultrasonicznego, umożliwiającego oznaczanie nietoperzy do gatunku lub rodzaju. Jednorazowa kontrola i rejestracja nietoperzy na ww. transektach polegać będzie na minimum trzykrotnym przejściu każdego transektu przez obserwatora w okresie od zachodu do wschodu słońca (w okresie dobowej aktywności chiropterofauny).

b) Monitoring powinien być prowadzony w okresie od 1 kwietnia do 30 października, zgodnie z poniższym harmonogramem:

- w kwietniu - min. 3 kontrole (kontrola trwa przez całą noc) w odstępie min. 5 dni od poprzedniej kontroli,

- w maju, czerwcu i lipcu (szczyt aktywności lokalnych populacji) - min. 2 kontrole (kontrola trwa przez całą noc) w każdym z miesięcy w odstępie min. tygodnia od poprzedniej kontroli,

- w sierpniu, wrześniu i październiku – min. 3 kontrole (kontrola trwa przez całą noc) w każdym z miesięcy, w odstępie min. 5 dni od poprzedniej kontroli.

Ponadto, w ramach ww. monitoringu zastosować monitoring wizyjny przy użyciu kamer (fotopułapek), który powinien być realizowany w trybie ciągłym (min. 7 dni w tygodniu w każdym z miesięcy od początku kwietnia do końca października).

Podczas monitoringu odnotowywać, w szczególności:

- informacje o warunkach atmosferycznych, datę obserwacji, km drogi, gatunek (lub oznaczenie do rodzaju np. *Myotis sp.*), w miarę możliwości także płeć i wiek,

Współrzędne		Numer odbiornika	Budynek/Teren
X	Y		
6558996	5891071	1	Budynek
6559025	5891086	2	Budynek
6559051	5891100	3	Budynek
6564401	5893906	21	Budynek
6560405	5890274	24	Budynek
6558994	5891060	1	Teren
6559018	5891074	2	Teren
6559047	5891089	3	Teren
6564375	5893906	21	Teren
6560413	5890300	24	Teren

Tabela 3. Punkty wskazane do analizy porealizacyjnej.

Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych.

Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r., poz. 647 ze zm.).

Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji inwestycji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

7. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Przedsięwzięcia nie zaliczono do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przy zastosowaniu się do wymagań określonych w niniejszej decyzji.

8. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Z uwagi na charakter oddziaływania planowanego przedsięwzięcia oraz dużą odległość do najbliższej granicy państwowej, planowana inwestycja nie będzie miała żadnego bezpośredniego ani pośredniego wpływu transgranicznego.

II. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

III. Decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Państwo Reda pismem z dnia 13.05.2024 r. zawnioskowali o przesunięcie o 50 metrów w kierunku północnym przebiegu w wariantcie W 3-2 biegu obwodnicy od działek 20/1 i 20/3 obręb Bielsk.

Inwestor pismem z dnia 04.06.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 06.06.2024 r.) poinformował, że planowane trasy obwodnicy oparto o szereg aspektów, w których kluczowymi były:

- unikanie wyburzeń budynków,
- konieczne podziały nieruchomości możliwe wzdłuż ich granic (unikanie dzielenia nieruchomości na kilka części),
- możliwe niwelowanie ingerencji w nieruchomości zabudowane.

Oprócz w/w uwarunkowań związanych z aspektami społecznym projektant zobowiązany był również zaprojektować trasę zgodnie z warunkami technicznymi określonymi przepisami prawa. Zaprojektowana trasa jest zatem optymalną wynikową opisanych powyżej oraz innych uwarunkowań. Proponowane przesunięcie obwodnicy spowodowałoby zmianę geometrii trasy.

W dniu 16.05.2024 r. do Burmistrza Miasta wpłynęło pismo od Wojewody Kujawsko-Pomorskiego znak WIR.V.1411.6.2024. KS przekazujące wg właściwości petycje mieszkańców w sprawie budowy obwodnicy z dnia 29.04.2024 r.

W petycji mieszkańcy Miasta i Gminy Kowalewo Pomorskie (164 podpisy) zwrócili się z ponowną prośbą o uwzględnienie uwag dotyczących przyjęcia wariantu budowy obwodnicy. Podzielają zdanie Komendanta Wojewódzkiej Policji w Bydgoszczy (pismo z 2022 roku) oraz Burmistrza Miasta (pismo z 2023 roku) w sprawie przebiegu obwodnicy w wariantcie 1-1 lub 1-2. Najważniejszy argument to przyjęte w tych wariantach rozwiązanie pozwalają na znaczące przejęcie ruchu kierowanego z północnej części gminy. Nie zgadzają się ze stwierdzeniem, że najkorzystniejszym przebiegiem obwodnicy jest wariant 3-2. Jest on zaplanowany tak, aby był najkrótszy. Dla mieszkańców temat obwodnicy jest tematem wiodącym w codziennych rozmowach. To mieszkańcy, a nie instytucje które wydają opinie w tej sprawie, będą z niej korzystać każdego dnia. Ich marzeniem jest aby obwodnica nie była rozwiązaniem problemów „na teraz”, ale była przykładem przedsięwzięcia dla następnych pokoleń. Nie można pozwolić na to, żeby za kilka lat temat obwodnicy powrócił, gdyż przyjęte przez projektanta rozwiązania nie spełnią podstawowego kryterium jakim jest wyprowadzenie ruchu, szczególnie tranzytowego z centrum miasta, podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, podniesienie bezpieczeństwa pieszych, polepszenie warunków techniczno-użytkowych drogi, dostosowanie nośności na całym odcinku.

Inwestor pismem z dnia 04.06.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 06.06.2024 r.) poinformował, że wariant przebiegu obwodnicy został poprzedzony analizą wielokryterialną, która brała pod uwagę kilka mierzalnych i mierzalnych kryteriów, obrazujących najważniejsze korzyści i efekty jakich oczekuje się po realizacji tej konkretnej inwestycji. Były to kryteria:

- techniczne – brano pod uwagę m.in.: długość zarówno samej obwodnicy jak i pozostałych dróg koniecznych do budowy lub przebudowy, wielkość ruchu jaki zostanie przeniesiony na obwodnicę, a jaki pozostanie w Kowalewie Pomorskim, aspekty związane z budową obiektów inżynierskich, trudności uwarunkowań związanych z warunkami gruntowymi oraz kolizjami z sieciami,
- środowiskowe – obrazujące wpływ inwestycji na środowisko, w tym m.in. ilości koniecznych do budowy przejść dla zwierząt, kolizje ze stanowiskami gatunków chronionych, przejścia przez tereny podmokłe, ilość drzew do wycinki,
- ekonomiczne – koszt budowy, koszt wykupu nieruchomości oraz wskaźniki ekonomiczne,
- społeczne – określające wpływ inwestycji na społeczeństwo, gdzie brano pod uwagę ilości budynków w bliskości obwodnicy, ilości nieruchomości na które zostało wydane pozwolenie na budowę, ilości nieruchomości niekorzystnie dzielonych oraz wskazanie społeczeństwa na dany wariant.

Na podstawie dokonanych obliczeń stwierdzono, że najkorzystniejszym rozwiązaniem przebiegu obwodnicy Kowalewa Pomorskiego jest przebieg w wariantcie W 3-2. Uzyskał on najwyższe oceny w kryteriach: technicznym, środowiskowym, ekonomicznym oraz projektanta.

Wartym podkreślenia jest fakt, że trasa obwodnicy w wariantcie W3-2 przewiduje możliwość ewentualnej rozbudowy układu drogowego w późniejszych latach.

Zawiadomieniem z dnia 31.05.2024 r. podano do publicznej wiadomości informację, że wydano przedmiotowe postanowienie. Zawiadomienia były umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa: Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Bielsk, Chełmoniec, Napole, Kiełpiny, Pluskowęsy i Piątkowo).

Następnie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.4.2024 z dnia 27.06.2024 r. zawieszono postępowanie.

W dniu 20.12.2024 r. wnioskodawca przedłożył stosowny raport oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.5.2024 z dnia 23.12.2024 r. Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie podjął zawieszone postępowanie.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1 uouioś pismem znak OŚRiEG.6220.6.6.2024 z dnia 23.12.2024 r. zwrócono się z prośbą o dokonanie uzgodnień środowiskowych dot. realizacji w/w przedsięwzięcia do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Golubiu – Dobrzyniu. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 2 uouioś nie istniała konieczność dokonania uzgodnień z Dyrektorem Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, gdyż organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Na podstawie art. 79 ust. 1 uouioś obwieszczeniem z dnia 23.12.2024 r. organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i rozpoczęciu procedury udziału społeczeństwa, o możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30 – dniowy termin ich składania (w terminie od 24.12.2024 r. do 22.01.2025 r.) oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków.

Zawiadomienia były umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa: Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Bielsk, Chełmoniec, Napole, Kiełpiny, Pluskowęsy i Piątkowo).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu wyraził opinię nr 2/NNZ/2024 (pismo z dnia 13.01.2025 r. Znak: NNZ.9022.3.2.2025 data wpływu: 13.01.2025 r.), w której nie zawarł warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. PPIS w Golubiu-Dobrzyniu uznał, że planowana budowa ze względu na ochronę środowiska i zdrowie nie spowoduje zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi w stopniu wymagającym stawiania szczególnych warunków do przedmiotowej decyzji.

Na etapie procedury udziału społeczeństwa do Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie wpłynęło wiele pism, wniosków i uwag od mieszkańców. Ponadto w dniu 16.01.2025 r. w MGOK w Kowalewie Pomorskim odbyło się spotkanie informacyjne w sprawie prowadzonego postępowania administracyjnego. W zebraniu udział wzięło 90 mieszkańców z gminy Kowalewo Pomorskie.

Poinformowano zebranych o trwającej procedurze administracyjnej w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Spotkanie z mieszkańcami zostało zwołane w ramach procedury udziału społeczeństwa w toczącym się postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15”. środowisko i rozpoczęto procedurę uzgadniania raportu oraz udziału społeczeństwa.

Zorganizowano spotkanie, aby mieszkańcy mieli możliwość zadawania pytań dotyczących zapisów raportu, jak również skonsultowania innych nurtujących kwestii związanych z przedłożonymi dokumentami. Poinformowano, że jest to kolejny etap w zakresie realizacji inwestycji. Dwie pierwsze tury wcześniejszych spotkań były spotkaniami konsultacyjnymi w zakresie lokalizacji inwestycji i wyboru jej wariantów. Spotkanie zostało organizowane na dalszym etapie, gdzie GDDKiA złożyła

pochodzące ze spalania paliwa, zanieczyszczeń pyłem, kurzem pochodzącym ze używających się klocków hamulcowych oraz opon pojazdów itd. Bezpieczeństwo ludzi i ochrona środowiska jest pominięta w rozmowach, najważniejszym argumentem jest ekonomia i koszt samego wiaduktu. W pierwszej wersji wariantu obwodnicy wiadukt był zaprojektowany i mieszkańcy pogodzili się, iż komunikacja ich drogi jest dobra i poprawna. Teraz gdy zostaje coraz mniej czasu i możliwość odwołania się otrzymują do wiadomości informacje o niekorzystnym wariantcie przebiegu ich drogi. Należy dodać iż droga DG110129c nie jest drogą do kilku posesji czy działek rolnych, lecz drogą łączącą (strategiczną) sąsiednie wsie, a także sąsiadujące gminy Golub-Dobrzyń i Kowalewo Pomorskie ruch pojazdów na tej drodze jest bardzo duży. Mieszkańcy prosili o rozwiązanie tej prośby i problemu. Jest to sprawa bezpieczeństwa wielu ludzi użytkujących tą drogę jak i ochrony środowiska naturalnego, w okresie przyszłych dziesiątek lat i przyszłych pokoleń.

Inwestor w piśmie z dnia 17.02.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 24.02.2025 r.) potwierdził, że w ciągu drogi o nr 110125C pierwotnie został zaprojektowany wiadukt o co wnioskowali mieszkańcy po pierwszym spotkaniu informacyjnym. Wiadukt figurował w rozwiązaniach projektowych do momentu posiedzenia KOPI (Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych), w którym brali udział m.in. przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Centrali GDDKiA, Zarządu Województwa, Powiatu Golubsko-Dobrzyńskiego, gminy Kowalewo Pom. itd. Po posiedzeniu komisja przyjęła wariant W3-2 jako rekomendowany do wniosku o wydanie DŚU z jednoczesną koniecznością wprowadzenia uwag, wśród których polecono zoptymalizować rozwiązania poprzez rezygnację z budowy wiaduktów z ciągu drogi DG110025c oraz DG110129C. Po długich analizach dotyczących rozwiązań układu drogowego we wskazanych miejscach, w tym kosztów, podjęto decyzje o rezygnacji z wiaduktu w ciągu drogi DG110025C. Niemniej wychodząc naprzeciw potrzebom mieszkańców zaprojektowano tunel TP-7/3-2 dla pieszych i rowerzystów w miejscu wiaduktu oraz wykonanie połączenia dodatkowych jezdni i przeprowadzenia ruchu kołowego z drogi gminnej pod mostem, M/3-2 tj. w możliwie najbliższym miejscu nie powodując konieczności budowy dodatkowych obiektów inżynierskich.

Analizując koszty budowy obwodnicy za zasadne uznano konieczność rezygnacji z budowy wiaduktu w ciągu drogi gminnej nr 110025C na rzecz tunelu dla pieszych i rowerzystów, a połączenie drogi gminnej pod obiektem mostowym M-4/3-2 uznano za rozwiązanie rekompensujące rezygnację z budowy wiaduktu.

Pani Kuciak-Olszewska pismem z dnia 22.01.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 22.01.2025 r.) złożyła uwagi do załącznika nr 10 do raportu tj. inwentaryzacji przyrodniczej. W opracowaniu wskazuje się, że teren badań charakteryzuje się niskimi walorami przyrodniczymi. Dominantą krajobrazową są intensywnie użytkowane grunty orne. Na tym tle wyróżnia się obszar zlokalizowany dla wariantu 3 (ok. 2+500-3+600). W obrębie tego obszaru stwierdzono najwięcej stanowisk gatunków chronionych. Wg autorów opracowania populacja płazów w granicach terenu badań jest bardzo nieliczna i uboga gatunkowo. Ma to wynikać z niewielkiej dostępności odpowiednich zbiorników wodnych – siedlisk rozrodczych płazów. Wg autorów opracowania stwierdzono brak obecności płazów w niektórych zbiornikach dysponującymi pozornie dogodnymi dla płazów parametrami. Przyczyną takiego stanu miały być nieodpowiednie parametry fizyko-chemiczne wody panujące w zbiornikach wodnych. Zbiorniki te najczęściej otoczone są polami uprawnymi. Odpływ wykorzystywanych w rolnictwie nawozów do ich wód powoduje eutrofizację i bujny rozwój glonów, znacznie pogarszając warunki tlenowe, upośledzając w ten sposób prawidłowy rozwój jaj oraz larw płazów. Niska liczebność gadów jest również odzwierciedleniem dominancy krajobrazowej tego obszaru pod postacią terenów rolnych. Zwróciła uwagę na czas i liczebność przeprowadzonych inwentaryzacji płazów:

1. rok 2021 – dwukrotne badania (18 IX, 20X) – brak obserwacji w okresie wiosennych migracji do zbiorników, gdzie odbywa się składanie skrzeku i migracji do żerowisk,
2. rok 2022 – ośmiokrotne badania (23 III, 11 IV, 14 V, 17 V, 5 VI, 15 VI 13 IX, 8 X),
3. rok 2023 – dwukrotne badania (3 IV, 11 IV) – brak obserwacji migracji do żerowisk i na czas migracji do stanowisk na okres hibernacji,
4. rok 2024 – czterokrotne badania (16 V, 13 VI, 11 VII, 1 VIII) - brak obserwacji wczesnowiosennych

pokarmowy. Metodologia inwentaryzacji ornitofauny została opisana w inwentaryzacji, która została wykonana zgodnie z obecnie obowiązującymi standardami metodologii inwentaryzacji ornitofauny. W zakresie wnioskowanych czynności i podania informacji dotyczących inwestycji, wskazane kwestie zostały omówione na spotkaniu 16.01.2025 r. Na wykonawcy robót budowlanych spoczywa obowiązek dokonania inwentaryzacji. Możliwość dojazdu do wszystkich nieruchomości musi zostać zapewniona na każdym etapie robót.

Pan Reda w piśmie z dnia 21.01.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 22.01.2025 r.) zwrócił uwagę, że w przypadku realizacji inwestycji zostanie zmniejszony metraż jego działki, co będzie miało duży wpływ na prowadzoną działalność gospodarczą. Ponadto znajdować się będzie na jej granicy ścieżka pieszo-rowerowa oraz najprawdopodobniej zniszczona zostanie wybudowana oczyszczalnia ścieków. Zawniósł o przesunięcie o 3 m w kierunku północnym biegu obwodnicy. Inwestor pismem z dnia 20.02.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim: 24.02.2025 r.) poinformował, że wszystkie rozwiązania zaprojektowano w oparciu o obowiązujące przepisy tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych oraz wzorce i standardy rekomendowane przez Ministra Właściwego ds. transportu. W stanie obecnym brak jest możliwości stwierdzenia czy przyjęte rozwiązania kolidują z oczyszczalnią. Na kolejnych etapach projektowych możliwe będą do wykonania korekty np. w zakresie lokalizacji drogi dla pieszych i rowerów (po uprzednim określeniu lokalizacji oczyszczalni). Odnosząc się do przesunięcia o 3 m. w kierunku północnym inwestor podtrzymał swoje stanowisko, wskazując, że trasa obwodnicy jest optymalną wypadkową wielu aspektów. Poczynając od unikania wyburzeń i ingerencji w nieruchomości zabudowane, poprzez spełnienie wymagań i warunków technicznych określonych w rozporządzeniach i innych aktach prawnych, po istniejące uwarunkowania terenowe (teren podmokły, znaczne zniżenie terenu w kierunku północnym).

W dniu 17.01.2025 r. do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim wpłynął wniosek Grand Agro Fundacja Ochrony Środowiska Naturalnego z siedzibą w Warszawie o dopuszczenie na prawach strony do przedmiotowego postępowania. Zgodnie z art. 44 ust 1 uouioś, organizacje ekologiczne, które nieruchomości. się na swoje cele statutowe, zgłaszają chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nim na prawach strony, jeżeli prowadzą działalność statutową w zakresie ochrony środowiska lub ochrony przyrody, przez minimum 12 miesięcy przed dniem wszczęcia tego postępowania. Grand Agro Fundacja Ochrony Środowiska Naturalnego spełnia przesłanki określone w w/w przepisach prawnych i została dopuszczona do postępowania na prawach strony.

Zawiadomieniem z dnia 30.01.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przedłużył termin uzgodnienia warunków do przedmiotowej decyzji do dnia 28 lutego 2025 r. następnie zawiadomieniem z dnia 03.03.2025 r. przedłużył termin do 4 marca 2025 r.

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.8.2024 z dnia 21.02.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 22.04.2025 r. z uwagi na wymóg uzyskania uzgodnień od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Zawiadomienia o wydaniu postanowienia zostały podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicy informacyjnej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa: Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Bielsk, Chełmoniec, Napole, Kiełpiny, Pluskowęsy i Piątkowo).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwaniem z dnia 04.03.2025 r. znak: WOO.4221.300.2024.OD3 (data wpływu drogą elektroniczną: 03.03.2025 r.) wezwał Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie do uzupełnienia raportu w zakresie informacji dotyczących: oddziaływań drgań, powietrza atmosferycznego, gospodarki odpadami, pola elektromagnetycznego, emisji hałasu, środowiska gruntowo-wodnego oraz środowiska przyrodniczego. Burmistrz Miasta pismem z dnia 06.03.2025 r. przekazał wezwanie do wnioskodawcy, wyznaczając jednocześnie termin na złożenie uzupełnienia do dnia 24 kwietnia 2025 r.

Wnioskodawca pismem z dnia 23.04.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie

Wnioskodawca pismem z dnia 09.10.2025 r. złożył uzupełnienie raportu (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 09.10.2025 r.), które zostało pismem z dnia 10.10.2025 r. przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Zawiadomieniem z dnia 12.11.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przedłużył termin uzgodnienia warunków do przedmiotowej decyzji do dnia 9 grudnia 2025 r.

Postanowieniem z dnia 14.11.2025 r. (data wpływu drogą elektroniczną: 14.11.2025 r.) znak WOO.4221.300.2024.OB 12 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki dot. realizacji planowanej inwestycji, które zostały w całości uwzględnione w decyzji.

Na podstawie art. 79 ust. 1 uouioś obwieszczeniem z dnia 17.11.2025 r. organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informację o rozpoczęciu ponownej procedury udziału społeczeństwa, o możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30 – dniowy termin ich składania (w terminie od 18.11.2025 r. do 17.12.2025 r.) oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków.

Zawiadomienia były umieszczone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa: Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Bielsk, Chełmoniec, Napole, Kiełpiny, Pluskowęsy i Piątkowo).

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.13.2024 z dnia 26.11.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 15.01.2026 r. z uwagi na procedurę udziału społeczeństwa oraz konieczność zebrania i przeanalizowania całego materiału dowodowego. Zawiadomienia o wydaniu postanowienia zostały podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicy informacyjnej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa: Szychowo, Kowalewo Pomorskie, Bielsk, Chełmoniec, Napole, Kiełpiny, Pluskowęsy i Piątkowo).

Pani Wiśniewska pismem z dnia 16.12.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 17.12.2025 r.) zgłosiła zarzuty dotyczące wadliwości raportu oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko w zakresie: braku jednoznacznej i szczegółowej analizy oddziaływań dla budynku mieszkalnego położonego w miejscowości Szychowo 6, brak rzetelnego opisu przewidywanych znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na ludzi, brak pełnej i wiarygodnej analizy skutków realizacji przedsięwzięcia dla środowiska w miejscach rzeczywistego użytkowania terenu. Zawniosowała o zobowiązanie inwestora do uzupełnienia raportu i przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Inwestor pismem z dnia 22.12.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 23.12.2025 r.) złożył wyjaśnienia w powyższym zakresie. Analiza wszystkich oddziaływań została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami i standardami dla tego typu opracowań oraz uzgodniona przez organy opiniujące w tym RDOŚ. Zarzuty wskazane w piśmie są bezpodstawne, gdyż wszystkie wskazane aspekty zostały uwzględnione, co inwestor szczegółowo wyjaśnił. Organ wydający decyzje uwzględnił te wyjaśnienia jako wystarczające, bez braku dokonywania uzupełnień raportu.

Pani Balińska pismem z dnia 16.12.2025 r. zwróciła uwagę, że na jednej z map zbiornik wodny na działce 294/3 obręb Bielsk nadal jest na niej usytuowany, a w wyniku prowadzonych rozmów został on już przesunięty poza granice działki.

Inwestor pismem z dnia 22.12.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 23.12.2025 r.) potwierdził, że zbiornik retencyjny został zgodnie z ustaleniami przesunięty poza granice nieruchomości nr 294/3 i w takiej lokalizacji będzie ujęty w kolejnym etapie projektowym.

Zawiadomieniem z dnia 30.12.2025 znak OŚRiEG.6220.6.13.2024 Burmistrz Miasta

skrzyżowanie zlokalizowane za miejscowością Pluskowęsy.

Obszar inwestycji koliduje z terenami zamkniętymi - obszarami kolejowymi należącymi do PKP. Zamierzenie we wszystkich wariantach przebiega przez nieczynną linię kolejową, będącą terenem zamkniętym.

W stanie istniejącym droga krajowa nr 15, zlokalizowana jest w dużej części na obszarze zabudowanym, głównie w rejonie miasta Kowalewo Pomorskie oraz przyległych miejscowości.

Teren rozpatrywany pod inwestycję znajduje się w obrębie gminy miejsko-wiejskiej Kowalewo Pomorskie. Teren użytkowany jest głównie rolniczo, miejscami występuje zabudowa podmiejska i wiejska.

Nowoprojektowany odcinek drogi krajowej nr 15 zakłada przebieg drogi po nowym śladzie. Początek odcinka dowiązано do drogi krajowej nr 15 po stronie zachodniej miejscowości Kowalewo Pomorskie, koniec odcinka dowiązано do drogi krajowej nr 15 po wschodniej stronie miejscowości. Istniejący odcinek drogi krajowej nr 15, który zastąpiony będzie nowym przebiegiem leży od km ok. 259+300 do km 267+300

Inwestycja polegająca na budowie obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15 obejmować będzie m.in.:

- budowę obwodnicy Kowalewa Pomorskiego o parametrach drogi klasy GP,
- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji i dowiązania do drogi krajowej,
- budowę dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej, zapewniających właściwy dojazd do nieruchomości, które na skutek budowy obwodnicy (podziału nieruchomości) utracą dostęp do drogi publicznej, do obsługi urządzeń związanych z drogą, do urządzeń i sieci (przebudowanej kolidującej infrastruktury) drogi „uciągające” przebiegi dróg istniejących,
- budowę niezbędnych elementów wyposażenia i urządzenia dla ww. dróg (np. ścieżki pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, miejsca kontroli i ważenia pojazdów, jezdnie manewrowe, miejsca postojowe, dodatkowe jezdnie, zjazdy do nieruchomości) oraz innych wynikających z wytycznych i uzgodnień z innymi zarządcami dróg i właścicielami po akceptacji Zamawiającego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę oświetlenia drogowego;
- budowę urządzeń ochrony środowiska (w tym m.in. przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających wody opadowe itd.),
- budowę obiektów inżynierskich (w tym m.in.: mostów, wiaduktów, tuneli dla ruchu pieszo-rowerowego, przepustów itd.),
- budowę systemu odwodnienia układu komunikacyjnego (w tym m.in. zbiorniki retencyjne, rowy drogowe, kanalizacja deszczowa - grawitacyjna i tłoczna, itd.),
- planowane oczyszczenie i udrożnienie (odtworzenie) istniejących urządzeń melioracyjnych oraz odbiorników w celu skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego,
- budowę infrastruktury dla potrzeb obiektów przy drodze krajowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizacja deszczowa i inne,
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych oraz energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych, drenarskich i hydrologicznych i in.),
- wycinkę drzew i zieleni,
- wykonanie nasadzeń zieleni,
- budowę infrastruktury towarzyszącej (m.in. ekrany akustyczne).

Projektowane parametry inwestycji zostały opisane w charakterystyce przedsięwzięcia.

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

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

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

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

Omawiana obwodnica (droga krajowa nr 15) odwadniana będzie głównie powierzchniowo poprzez otwarte rowy trawiaste. Lokalnie, w szczególności na wysokich nasypach przebiegających będą cieki Struga Młyńska, Dopływ spod Kiełpin i Dopływ z Elzanowa. Wody z pasa drogowego kierowane będą częściowo bezpośrednio do powyższych cieków, a częściowo pośrednio poprzez rowy melioracyjne prowadzące do tych cieków.

Wody z większych zlewni, przed zrzutem do cieków i rowów melioracyjnych będą retencjonowane w projektowanych zbiornikach, które będą wykonane jako uszczelnione. Ponadto, w przypadkach, gdzie w obrębie danej zlewni brak jest w pobliżu odbiornika i nie ma możliwości grawitacyjnego odprowadzenia wody, zaplanowano zastosowanie przepompowni.

Odwodnienie nawierzchni jezdni obwodnicy oraz dodatkowych dróg, które powstaną w ramach inwestycji zostało zaprojektowane w taki sposób, by nie powodować negatywnego wpływu na środowisko oraz stosunki wodno-gruntowe okolicy.

Na odcinkach obwodnicy o przekroju drogowym, gdzie zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe, tj. wody opadowe będą spływały na pobocza, a następnie do rowów drogowych, skąd będą kierowane do istniejących cieków lub zbiorników, zostanie wykorzystany proces podczyszczania z zawiesin poprzez nawierzchnię trawiastą. Podczyszczanie wód opadowych w rowach trawiastych będzie wystarczające przed ich wprowadzeniem do odbiorników. W okresie całorocznym rowy drogowe zapewniają redukcję zawiesin na poziomie co najmniej 40%. Jak wynika z uzupełnienia do raportu, rowy te zostaną wykonane jako wysoko koszone, co zapewni skuteczność redukcji poziomów zanieczyszczeń w wodach.

Drogi poprzeczne, dodatkowe jezdnie i drogi wewnętrzne odwadniane będą przede wszystkim do niezależnego od drogi krajowej systemu otwartych rowów trawiastych. Z uwagi na możliwe lokalne niekorzystne ukształtowanie terenu i warunki gruntowo-wodne, miejscowo odwodnienie pozostałych dróg zostanie włączone do odwodnienia obwodnicy.

Wody opadowe i roztopowe na długości obiektów mostowych przechwytywane będą w szczelne systemy kanalizacji deszczowej, którymi woda odprowadzana będzie do drogowego systemu odwodnienia obwodnicy. Podczyszczanie wody z obiektów mostowych będzie realizowane jak dla odcinków drogowych, w ciągu których się one znajdują.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zaproponowane rozwiązania z zakresu gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi, w tym planowane metody podczyszczania zapewnią zgodność z przepisami odrębnymi dotyczącymi dopuszczalnych stężeń zawiesiny oraz węglowodorów ropopochodnych, w tym z zapisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.).

W myśl ww. rozporządzenia, maksymalne dopuszczalne stężenia umożliwiające wprowadzanie tych wód z nawierzchni dróg, ujętych w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne, do wód lub urządzeń wodnych to 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Prognozy zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z pasa drogowego dokonano w oparciu o zarządzenie nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30

zjawisk geodynamicznych.

W związku z powyższym oraz w świetle zakresu robót ziemnych i braku potrzeby odwadniania wykopów, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody podziemne i na stosunki wodne.

Zgodnie z uzupełnieniem do raportu, zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od 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 przedłożonej dokumentacji, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny, ponieważ ciek Czarna przepływa w odległości około 5 km od terenu realizacji przedsięwzięcia, w związku z czym w jego obrębie nie będą prowadzone jakiejkolwiek prace. Z kolei zakres planowanych robót w obrębie cieku Struga Młyńska ograniczy się do umocnienia koryta poprzez wykonanie palisady z kołków drewnianych przy podporach projektowanego mostu od strony cieku.

Na każdym etapie tych prac zostanie zapewniony przepływ wody w Strudze Młyńskiej, a projektowane parametry obiektu mostowego nie będą ograniczać możliwości migracji ichtiofauny. W trakcie realizacji inwestycji nastąpi głównie wytworzenie typowych odpadów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.) oraz odpadów opakowaniowych z grupy 15, natomiast w fazie eksploatacji wskazano między innymi na wytworzenie odpadów ulegających biodegradacji oraz odpady z remontów i przebudowy dróg. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

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

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Zaplecze budowy i bazy materiałowe zostaną zlokalizowane poza terenami chronionymi akustycznie. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pyłących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie. Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

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

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r.

L.p.	Odcinek		Strona drogi L/P	Wysokość ekranu [m]	Długość [m]	Rodzaj wypełnienia
	Kilometraż od około [km]	Kilometraż do około [km]				
E-7	4+770	4+930	L	3	165	Absorpcyjny
E-8	5+630	5+720	L	4	90	Absorpcyjny
E-9	7+410	koniec inwestycji starodroże droga krajowa nr 15 (0+118)	L	4	170	Absorpcyjny
E-10	7+525	koniec inwestycji (7+794)	P	4	269	Refleksyjny (przezroczysty)

Tabela. 10. Zestawienie planowanych ekranów akustycznych.

Całkowita długość ekranowania to ok. 1494 m.

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

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

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

- PN-EN 1793-2:2018 Drogowe urządzenia przeciwhałasowe - Metoda oznaczania właściwości akustycznych - Część 2: Podstawowe właściwości izolacji od dźwięków powietrznych w warunkach dźwięku rozproszonego, usunięto załącznik informacyjny klasyfikacji ekranów akustycznych dotyczący klas A (pochłanianie) i B (izolacyjność).

Nie mniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele klasy A3 (pochłanianie) i B3 (izolacyjność).

We wszystkich punktach obserwacji, dla których zastosowano zabezpieczenia antyhałasowe w postaci ekranów akustycznych, nie otrzymano przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych, w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiary przeprowadzić na całym odcinku analizowanej drogi objętej zakresem przedsięwzięcia, w szczególności w punktach oznaczonych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jako:

Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., 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 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W celu poprawy jakości środowiska naturalnego z jednoczesnym zwiększeniem komfortu życia mieszkańców, konieczna jest poprawa stanu jakości powietrza, a szczególnie dotrzymanie standardu dla pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu, poprzez:

- wyprowadzanie ruchu tranzytowego (szczególnie ciężkich pojazdów) poza tereny gęsto zabudowane,
- przebudowę i modernizację dróg, co pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża.

Projektowana inwestycja wpisuje się więc w ww. program.

W trakcie realizacji analizowanego przedsięwzięcia powstawanie wibracji związane będzie głównie z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, którego praca powoduje powstawanie wibracji. Są to głównie maszyny służące do zagęszczania gruntu, warstw asfaltowych, urządzenia obrotowe. Przenoszenie wibracji następuje poprzez drgania gruntu (powodujące rozprzestrzenianie się wibracji po terenie) oraz poprzez fale powietrzne.

Prace budowlane i praca maszyn budowlanych są jednak nieodłącznym elementem budów dróg, niemożliwym do uniknięcia. Jest to również oddziaływanie czasowe i krótkotrwałe.

Na wykonawcy robót budowlanych spoczywa obowiązek dokonania inwentaryzacji nieruchomości (w formie protokołu podpisanego przez właściciela lub użytkownika wieczystego). Przed rozpoczęciem prac budowlanych i po zakończeniu prac mogących powodować ewentualne oddziaływanie w zakresie drgań, należy wykonać inwentaryzację stanu technicznego budynków i innych obiektów budowlanych, znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie inwestycji (w zasięgu min. 30 m od osi drogi), w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny. W przypadku wystąpienia skarg właścicieli budynków na powstałe uszkodzenia możliwe będzie na podstawie tej dokumentacji wykazanie czy powstały skutek prowadzonych prac budowlanych. Pozwoli również na podjęcie odpowiednich działań naprawczych lub też minimalizację oddziaływania.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.). Ponadto, zgodnie z przedstawionym raportem w strefie 5 km brak jest obszarów Natura 2000.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki ok. 202 drzew i 33553,3 m² zadrzewień i zakrzewień. Jednocześnie na podstawie przedłożonej dokumentacji przewidziano wykonanie nasadzeń zastępczych, których skala i sposób realizacji, uwzględnia zakres koniecznej wycinki, jak również funkcje ekologiczne i biocenotyczne zadrzewień i drzewostanu. W raporcie stwierdzono, że cyt.: „do nasadzeń planuje się minimum tyle drzew ile zostanie wycięte poza terenami lasów i zadrzewień – jeśli na późniejszym etapie projektu wykonawczego ilość drzew do wycinki będzie możliwa do ograniczenia, należy adekwatnie zmniejszyć ilość nasadzeń kompensacyjnych, przyjmując do nasadzeń ratio 1:1 za każde wycięte drzewo, którego obwód na wys. 130 cm od powierzchni terenu wynosi do 100 cm, 2:1 dla drzew o obwodach 101-200 cm, 3:1 dla drzew o obwodach 201-300 cm i 4:1 dla drzew o obwodach ponad 301 cm” Nasadzenia zieleni zaplanowano w szczególności w rejonie przejść dla zwierząt, w rejonie węzłów oraz wzdłuż całej trasy w pasie drogowym, na dostępnych pod zielen miejscach (nie kolidujących z infrastrukturą podziemną i nadziemną, ani z bezpieczeństwem ruchu drogowego), a do nasadzeń zaplanowano stosowanie w szczególności gatunków rodzimych, jak: klon zwyczajny, klon jawor, klon polny, lipa drobnolistna, grab pospolity, jesion wyniosły.

Zgodnie z raportem, zadrzewienia nieprzewidziane do usunięcia i znajdujące się w zasięgu prac należy zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zniszczeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszym postanowieniu, wskazując przykładowe rozwiązania w przedmiotowym zakresie.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji w zasięgu inwestycji stwierdzono obecność gatunku

cm i w rozstawie 10 cm, co jest zgodne, np. z zaleceniami określonymi w Zbyryt A. 2012. Poradnik ochrony ptaków przed kolizjami z przezroczystymi ekranami akustycznymi oraz oknami budynków.

Jednocześnie w niniejszym postanowieniu, celem ograniczenia ryzyka śmiertelności ptaków na skutek kolizji, wskazano także, że w przypadku wprowadzania nasadzeń pnączy na ekranach akustycznych przewidzieć należy ich stosowanie wyłącznie po stronie przeciwległej do jezdni. W przypadku ekranów antyolśnieniowych ww. nasadzenia powinny zostać zrealizowane po stronie wewnętrznej przejścia, celem ograniczenia ryzyka ww. kolizji oraz faktycznego unaturalnienia obiektu dla fauny, w tym ssaków.

Na podstawie raportu w zasięgu inwestycji stwierdzono także występowanie ssaków, w tym:

- gatunków chronionych ssaków lądowych (bóbr europejski, kret europejski, jeż wschodni),
- gatunków chronionych nietoperzy (borowiec wielki, gacek brunatny, karlik malutki, karlik większy, mroczek późny, nocek rudy),
- gatunków łownych (łoś, lis, sarna, zając szarak, borsuk).

Zgodnie z raportem, realizacja zadania nie wiąże się ze zniszczeniem siedlisk bytowania (w szczególności rozrodu) ww. gatunków, przy czym uzyskane wyniki badań terenowych wskazują na obecność korytarzy ekologicznych, wykorzystywanych przez ww. gatunki, w szczególności łownych (w tym łosia), jak również nietoperzy (w szczególności borowca wielkiego).

Na podstawie raportu w celu ochrony i zachowania szlaków migracji zwierząt, zaprojektowano przejścia dla zwierząt wraz z całą infrastrukturą towarzyszącą - w tym wygradzenia dla zwierząt średnich i dużych, dla małych i płazów, ekrany przeciwołśnieniowe przy przejściach dla zwierząt średnich oraz dużych, nasadzenia zieleni przy przejściach, jak również nasadzenia naprowadzające dla nietoperzy.

W szczególności wskazać należy na wykonanie przejść dla zwierząt, których lokalizacja opiera się o uwarunkowania terenowe, w tym przebieg stwierdzonych szlaków migracji, a ich parametry oraz sposób wykonania (w oparciu o np.: Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, Rafał T. Kurek, Warszawa 2010) umożliwiają swobodne przemieszczanie się ssaków dużych i średnich, zwierząt małych (w tym herpetofauny i małych ssaków), jak również nietoperzy.

Zgodnie z raportem, cyt.: „Gmina Kowalewo Pomorskie posiada obszary objęte Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Projektowana obwodnica nie przebiega przez tereny zakwalifikowane w MPZP. Według uchwały nr XLVII/380/22 w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Kowalewo Pomorskie, projektowane przejścia znajdują się poza terenami oznaczonymi jako tereny rozwojowe o wiodącej funkcji mieszkaniowo-usługowej (usługi nieuciążliwe) i produkcyjno-usługowej (oraz magazynowej). Przejścia wyznaczono w miejscach, gdzie stwierdzono lokalne szlaki migracji zwierząt podczas inwentaryzacji przyrodniczej oraz gdzie istnieje naprowadzanie zwierząt poprzez układ terenu i naturalne korytarze ekologiczne jak ciek, pasmowe zadrzewienia itp.”.

Ponadto, wszystkie obiekty dla zwierząt średnich i dużych wyposażone będą w ekrany przeciwołśnieniowe, przy czym niektóre ekrany przeciwołśnieniowe łączą się z ekranami akustycznymi i wówczas ekran akustyczny pełni również rolę antyolśnieniowego. Ekrany przeciwołśnieniowe planuje się o wys. min. 2,4 m i wykonane mogą być z nieprzeziernych paneli wypełniających z materiałów drewnianych, tworzyw sztucznych lub metalowych, które mocowane są do słupów stalowych.

Zgodnie z raportem z przejściami powiązane zostaną odcinkowo wygradzenia o funkcji ochronno-naprowadzającej:

- drogowe (dla zwierząt średnich i dużych), o wys. min. 2,4 m i charakteryzujące się zmienną wielkością oczek (co uszczegółowiono w niniejszym postanowieniu),
- wygradzenia herpetologiczne dla zwierząt małych (na odcinkach pokrywających się z wygradzeniami drogowymi dla zwierząt średnich i dużych, funkcje ogrodzeń zostaną).

Z uwagi na charakter inwestycji, jak również stwierdzone szlaki migracji fauny (w tym nietoperzy) szczegółowo przeanalizowano także możliwe oddziaływanie związane z oświetleniem drogowym, przewidując jednocześnie szereg rozwiązań minimalizujących wpływ ww.

zaplanowano zbiorniki retencyjne, które (w oparciu o ww. raport) nie ograniczą możliwości wykorzystania przejść i najścia. W szczególności:

- w przypadku obiektu w km 1+685 po stronie prawej zaprojektowano zbiornik ok. 20 m od przejścia. Szlak migracji przebiega wzdłuż zakrzewionego ciek, który biegnie z zachodu na południe, więc zbiornik leży na polu przy drodze, poza bezpośrednią kolizją z ciekim i zadrzewieniami,
- w przypadku obiektu w km 2+939 po stronie lewej zaprojektowano 2 zbiorniki retencyjne w odległości ok. 20 m i 50 m. Zbiorniki nie są istotną kolizją z uwagi na długość obiektu i strefę dostępną do migracji zwierząt (ok. 20 m),
- w przypadku obiektu w km 3+905 Po stronie lewej w odległości ok. 20 m zaprojektowano zbiornik retencyjny, który nie stanowi istotnej przeszkody, ponieważ migracja odbywa się przede wszystkim wzdłuż ciek,
- w przypadku obiektu w km 6+532 Po stronie lewej i prawej zaprojektowano zbiorniki retencyjne w odległości ok. 50 m i 60 m, które także nie stanowią istotnej przeszkody, ponieważ migracji sprzyja przede wszystkim ciek wodny.

Ponadto, w celu izolacji obcych dla fauny (w szczególności ssaków) elementów, jakie stanowią projektowane wygrodzienia ww. zbiorników, w niniejszym postanowieniu wskazano potrzebę zastosowania nasadzeń izolacyjnych roślinności drzewiastej i krzewiastej przy wygrozzeniach projektowanych w sąsiedztwie przejść dla zwierząt zbiorników. Szczegółowy sposób wykonania nasadzeń należy dostosować do warunków lokalnych, w tym przebiegu wygrozzenia drogowego.

Ponadto, uwzględniając możliwe występowanie siedlisk i schronień chiropterofauny w obrębie drzew przewidziano działania wykluczające ryzyko przypadkowego zabicia (nadzór chiropterologiczny w czasie wycinki) oraz zachowanie potencjalnych warunków bytowania (zastosowanie skrzynek dla nietoperzy, wykonanie nasadzeń zastępczych).

W celu zapewnienia bieżącej kontroli na etapie realizacji, w tym w odniesieniu do podejmowania dodatkowych działań minimalizujących, kontroli sposobu wdrażania działań minimalizujących i zabezpieczających, na podstawie raportu, wskazano na konieczność wprowadzenia nadzoru przyrodniczego, określając jednocześnie zakres jego zadań.

W celu weryfikacji ustaleń dotyczących faktycznego oddziaływania inwestycji na zachowanie warunków i możliwości przemieszczania się zwierząt (w tym w odniesieniu do śmiertelności oraz wykorzystania przejść dla zwierząt), w oparciu o raport, przewidziano konieczność wykonania monitoringu porealizacyjnego, wskazując jednocześnie zalecenia dotyczące sposobu jego prowadzenia.

Z uwagi na możliwe wykorzystanie zbiorników retencyjnych przez płazy (i potencjalne oddziaływanie na ich populacje związane z charakterem i docelową funkcją ww. zbiorników) w niniejszym postanowieniu wskazano także na obowiązek uwzględnienia w ramach monitoringu porealizacyjnego sposobu wykorzystania ww. zbiorników przez płazy wraz z oceną wpływu na gatunki.

W związku z powyższym, uwzględniając także skalę koniecznych zniszczeń oraz rozpowszechnienie stwierdzonych w zasięgu inwestycji gatunków chronionych, nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na ich populacje.

Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie przewiduje się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a zamierzenie uzgadnia się w opiniowanym zakresie, określając ww. warunki.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, np.

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych

2023r., sygn. Akt:III OSK2101/21).

Z uwagi na charakter i lokalizację Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu uzgodnił omawiane przedsięwzięcie i określił warunki środowiskowe na etapie jego realizacji i eksploatacji.

W związku z powyższym wskazane w postanowieniu uzgadniającym realizację przedmiotowego przedsięwzięcia warunki określone przez organy uzgadniające zostały w pełni uwzględnione w niniejszej decyzji.

W złożonym wniosku Inwestor zawnioskował o nadanie decyzji wydanej w przedmiotowym postępowaniu rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na ważny interes społeczny i gospodarczy.

Podstawę prawną nadania decyzji administracyjnej rygoru natychmiastowej wykonalności stanowi art 108 § 1 Kpa który stanowi, że decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa oraz zdrowia ludzi. Ma duże znaczenie dla lokalnej i ponadlokalnej społeczności. Ze względu na duże natężenie ruchu na istniejącej drodze krajowej nr 15 występuje stosunkowo wysokie zagrożenie powstawania wypadków i kolizji drogowych co przekłada się bezpośrednio na liczbę osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. Inwestycja poprawi klimat akustyczny oraz zmniejszy zanieczyszczenie powietrza (emisji CO ze spalin samochodowych) na terenie miejscowości Kowalewo Pomorskie. Zmniejszy uciążliwości mieszkańców związane z ruchem tranzytowym. Realizacja obwodnicy będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarczemu ze względu na wiążące się możliwości wzrostu popytu na usługi i towary krajowe, a w zakresie inwestycji budowlanych przyczyni się do rozwoju przedsiębiorstw wykonawczych, jak również innych podmiotów gospodarczych obsługujących budownictwo.

Biorąc pod uwagę powyższe należy podkreślić ważny cel społeczny polegający na zwiększeniu przepustowości drogi oraz podniesieniu komfortu i bezpieczeństwa podróżowania, ochrony środowiska naturalnego oraz wyjątkowo ważny interes Inwestora. Zadanie inwestycyjne jest przewidziane do dofinansowania.

Zgodnie z art.10 § 1 Kpa zapewniono stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwiono im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz złożenie wniosków i wyjaśnień, a także zapewniono udział społeczeństwa.

W świetle zgromadzonego materiału dowodowego oceniono, że przedstawione przez inwestora dokumenty w postaci raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz uzupełnienia, a także dokonane w nich założenia, obliczenia i analizy, nie wskazują by zarzucane przez Strony postępowania uciążliwości miały charakter ponadnormatywny, a sama inwestycja stanowiła nadzwyczajne zagrożenie dla otoczenia.

Natomiast Organy opiniujące czy uzgadniające przeanalizowały rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, oceniły możliwe zagrożenia dla środowiska, jak i rodzaj czy skalę możliwego oddziaływania, zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji.

Ponadto wyjaśnienia wymaga, iż w postępowaniu administracyjnym, zgodnie z zasadą legalizmu organ działa w granicach wniosku Inwestora. Oznacza to, że w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Organ określa warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie wnioskowanym przez Inwestora lub, jeśli zachodzą ku temu przesłanki odmawia określenia tych warunków.

Organ prowadzący postępowanie nie posiada kompetencji do rozstrzygania w zakresie proponowanych rozwiązań technicznych, komunikacyjnych objętej wnioskiem inwestycji drogowej, czy też jej przebiegu. Poddaje własnej ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się na wynikach raportu oceny oddziaływania na środowisko, opracowanego dla inwestycji o określonych

Otrzymują:

- 1. Wnioskodawca – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad- Pełnomocnik P. Michał Schmidt z firmy Lafrentz Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu;**
- 2. Pozostałe strony postępowania w formie obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa,**
- 3. A/a.**

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu ul. Koppa 1a, 87-400 Golub – Dobrzyń.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu , ul. Popiełuszki 3, 87- 100 Toruń.

Opłatę skarbową w wysokości 205 zł., pobrano zgodnie z załącznikiem do ustawy o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006r.(tj. Dz.U z 2025 r. , poz.1154 z późn.zm) cz.I, pkt.45.

Charakterystyka przedsięwzięcia:
„Budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15”,
we wskazanym przez Wnioskodawcę wariantie preferowanym (W3-2).

Inwestor: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, powiatu golubsko-dobrzyńskiego, gminy Kowalewo Pomorskie. Całkowita długość wariantu W3-2 – wariant realizacyjny – ok. 7,795 km.

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej.

Inwestycja obejmować będzie m. in. :

- budowę obwodnicy Kowalewa Pomorskiego (drogi krajowej) o parametrach: klasa techniczna GP przekrój 1x2, kategoria ruchu KR5,
- przebudowę odcinków krzyżujących się z obwodnicą istniejących dróg: wojewódzkiej, powiatowych i gminnych (w tym przełożenia przebiegów dróg istn. oraz ich uciąglenia),
- budowę obwodnicy Kowalewa Pomorskiego o parametrach drogi klasy GP,
- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji i dowiązania do drogi krajowej,
- budowę dodatkowych jezdni, obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej, zapewniających właściwy dojazd do nieruchomości, które na skutek budowy obwodnicy (podziału nieruchomości) utracą dostęp do drogi publicznej, do obsługi urządzeń związanych z drogą, do urządzeń i sieci (przebudowanej kolidującej infrastruktury) drogi „uciągające” przebiegi dróg istniejących,
- budowę niezbędnych elementów wyposażenia i urządzenia dla ww. dróg (np. ścieżki pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, miejsca kontroli i ważenia pojazdów, jezdnie manewrowe, miejsca postojowe, dodatkowe jezdnie, zjazdy do nieruchomości) oraz innych wynikających z wytycznych i uzgodnień z innymi zarządcami dróg i właścicielami po akceptacji Zamawiającego,
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- budowę oświetlenia drogowego;
- budowę urządzeń ochrony środowiska (w tym m.in. przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających wody opadowe itd.),
- budowę obiektów inżynierskich (w tym m.in.: mostów, wiaduktów, tuneli dla ruchu pieszo-rowerowego, przepustów itd.),
- budowę systemu odwodnienia układu komunikacyjnego (w tym m.in. zbiorniki retencyjne, rowy drogowe, kanalizacja deszczowa - grawitacyjna i tłoczna, itd.),
- planowane oczyszczenie i udrożnienie (odtworzenie) istniejących urządzeń melioracyjnych oraz odbiorników w celu skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego,
- budowę infrastruktury dla potrzeb obiektów przy drodze krajowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizacja deszczowa i inne,
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych oraz energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych, drenarskich i hydrologicznych i in.),
- wycinkę drzew i zieleni,
- wykonanie nasadzeń zieleni,

Załącznik nr 2 do decyzji OŚRIEG.62200.6.16.2024 z dnia 26.01.2026 r.

Zestawienie wolnostojących drzew do wycinki

Nr drze wa	Gatunek nazwa polska	Gatunek nazwa łacińska	Obwód na wys.130 [cm]	Średni ca [cm]	Zestawienie szczegółowe / rozkład średnic (cm)							Stan zdrowotny	
					do 15	16- 25	26- 35	36- 45	46- 55	56- 65	66- 75		powyżej 76
1	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	175	56						1			dostateczny
1a	brak drzewa w teren												
1b	brak drzewa w teren												
1c	brak drzewa w teren												
2/1	Bez czarny	<i>Sambucus nigra</i>	77	25		1							dostateczny
2/2	Bez czarny	<i>Sambucus nigra</i>	68	22		1							dobry
2/3	Bez czarny	<i>Sambucus nigra</i>	60	19		1							dostateczny
3	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	225	72							1		posusz 20%, ślady po przyciętych konarach, spękania kory
4	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	189	60						1			dobry
5	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	225	72							1		posusz 20%, ślady po przyciętych konarach, spękania kory
6	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	220	70							1		posusz 30%, ślady po przyciętych konarach, spękania kory
7	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	215	68							1		posusz 30%, ślady po przyciętych konarach, spękania kory
8	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	225	72							1		dostateczny

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]