

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.

2. Warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

Na etapie realizacji i eksploatacji użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Należy stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
2. W celu minimalizacji i 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) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
3. Należy zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
4. Należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
5. Należy czyścić pojazdy opuszczające plac budowy oraz okolice wyjazdu z budowy, z ziemi/piasku naniesionych na kołach pojazdów.
6. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu należy przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
7. Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji zamierzenia, należy wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na obszarze budowy lub/i przekazywać do przetwarzania zgodnie z obowiązującymi przepisami poza teren inwestycji.
8. Na etapie realizacji należy wyznaczyć miejsca magazynowania wytworzonych odpadów, zabezpieczone przed ich emisją do środowiska oraz czynnikami atmosferycznymi.
9. Odpady należy magazynować selektywnie w sposób uwzględniający ich właściwości fizykochemiczne (pojemniki, kontenery, beczki, silosy, kosze, worki, big-bagi, opakowania, przymy itp.), zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
10. 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. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanym, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
11. 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 cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, poza terenami chronionymi akustycznie.
12. Rowy drogowe wchodzące w skład systemu odwodnienia obwodnicy Kowalewa Pomorskiego należy wykonać jako wysoko koszone oraz zapewnić ich regularną konserwację, w celu zapewnienia możliwie największego stopnia podczyszczania wód opadowych i roztopowych.
13. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia należy ograniczyć do niezbędnego minimum i 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 zasiedlenia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić 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.

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

nasadzeń drzew oraz krzewów,

l) kontrola terenu robót pod kątem tworzenia się okresowych zastoisk wodnych, wraz z określeniem koniecznych działań związanych z ich likwidacją oraz odłowieniem i przeniesieniem poza zasięg robót ewentualnie bytujących w ich obrębie gatunków,

m) każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzenie kontroli terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu,

n) ustalanie, według stwierdzonej potrzeby, podjęcia działań korygujących oraz dodatkowych działań minimalizujących i zabezpieczających.

18. Prace w obrębie cieków oraz rowów melioracyjnych należy prowadzić z zachowaniem przepływu biologicznego, umożliwiającego przemieszczanie się i migrację fauny, w tym ichtiofauny.

19. W celu minimalizacji oddziaływania na ssaki na etapie realizacji inwestycji należy zabezpieczyć głębokie wykopy w czasie trwania prac tak, aby uniemożliwić do nich dostęp osób postronnych oraz zwierząt i wykluczyć uwięzienie w głębokich wykopach ludzi lub zwierząt. Jeśli to możliwe, pozostawiać przynajmniej jedną ścianę wykopu lub jej fragmenty w formie łagodnej, by zwierzęta mogły się wspiąć lub pozostawiać pomosty wyjściowe z palet, desek itp. w wykopach, jeśli wykopy nie są stale nadzorowane (np. w nocy lub podczas ulewnych opadów atmosferycznych).

20. W przypadku stwierdzenia występowania w obrębie terenu objętego pracami gatunków roślin inwazyjnych i obcych (w tym inwazyjnych gatunków obcych – IGO), ww. gatunki należy usunąć poprzez ich wycinkę lub wykopanie, a następnie przekazanie wszystkich części roślin (w tym kłaczy, korzeni, owoców i nasion) do utylizacji.

21. Wzdłuż ogrodzeń naprowadzających w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierząt po ok. 50 m od przyczółków należy wykonać nasadzenia pasów zieleni naprowadzającej z krzewów gatunków rodzimych.

22. W rejonie przejść dla zwierząt należy dopuścić do spontanicznej sukcesji naturalnej (zaniechać koszenia traw i podrostów krzewów oraz drzew na terenie najść przejść).

23. Obiekty o funkcji przejść dla zwierząt należy zabezpieczyć przed niepożądanym penetrowaniem przez ludzi i pojazdy poprzez:

a) ułożenie głazów i karp korzeniowych przy najściach na przejścia (zgodnie ze wskazaniem wymienionymi w pkt II.12. niniejszego postanowienia). Jako karpy korzeniowe wykorzystać materiał pozyskany z wycinki. Stosować duże karpy drzew liściastych, których średnica u podstawy wynosiła minimum 35 cm. Stosować kamienie lub głazy narzutowe w kształcie naturalnym, niełupane, o średnicy minimalnej ok. 50 cm. Głazy i karpy częściowo zagłębić w ziemi. Głazy układać tak, aby tworzyły rzędy zabezpieczające przed przejazdami pojazdów oraz w grupach tworzących kryjówki dla małych zwierząt. Odstępy między głazami muszą być nieregularne i nie większe niż 150 cm. Kamienie ułożyć po założeniu zieleni na danym obszarze – nasadzeniu drzew, krzewów i założeniu trawników. Szczegółowy sposób rozmieszczenia głazów i karp korzeniowych dostosować do warunków lokalnych i uzgodnić z nadzorem przyrodniczym,

b) oznaczenie przejść dla zwierząt (małych, średnich i dużych) tablicą informacyjną zawierającą w swej treści funkcję przejścia, oznaczenie wraz z kilometrażem, oraz zakaz ich wykorzystywania do celów komunikacyjnych przez ludzi. Na tablicy informacyjnej powinna zostać umieszczona informacja, iż obszar przejścia jest monitorowany. Tablice informacyjne powinny być wykonane z materiałów trwałych, odpornych na działanie warunków atmosferycznych, umieszczone w widocznym miejscu przy przejściu (np. na słupach), a minimalna wielkość tablicy wynosić powinna 0,5 m x 0,5 m. Tablice informacyjne powinny być umieszczone z obu stron przejść w taki sposób, aby nie stanowiły elementu odstraszającego zwierzęta lub utrudniającego korzystanie przez zwierzęta z przejścia.

24. Dopuszcza się rezygnację z zastosowania ww. oznakowania w przypadku obiektu zintegrowanego z drogą.

25. Zestawienie wolnostojących drzew do wycinki stanowi załącznik nr 2 do decyzji.

Przewidywaną wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum.

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 podporządkowana 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),

- konstrukcja wsporcza ze słupków stalowych – maksymalny rozstaw słupków 500 cm,
- zmienna wielkość oczek siatki (zmniejszająca się wielkość oczek siatki od górnej krawędzi w kierunku poziomego gruntu), zapewniająca skuteczne zatrzymywanie mniejszych zwierząt przy powierzchni gruntu, np. poprzez zastosowanie stref:

a) strefa I: -0,3 m (tj. 0,3 m poniżej poziomu gruntu – część podziemna, wkopana w grunt) do 0,5 m – oczka wielkości 2 x 15 cm (na odcinkach pokrywających się z ogrodzeniem herpetologicznym zapewnić dogęszczenie oczek do wymiarów 5 mm x 5 mm lub zastosowanie paneli),

b) strefa II: 0,5 m do 1,05 m – oczka wielkości 5 x 15,0 cm,

c) strefa III: 1,05 m do 2,4 m – oczka wielkości 15 x 15,0 cm.

Ogrodzenie to w miejscach pokrywających się z ogrodzeniem herpetologicznym, w dolnej strefie będzie posiadać dołączoną siatkę lub panele zabezpieczające przed przechodzeniem płazów. Ogrodzenia stałe herpetologiczne dla płazów zamontować jako zintegrowanie z ogrodzeniem dla zwierząt dużych i średnich, po minimum 100 m w lewo i w prawo od wszystkich przejść dla zwierząt. W przypadku przeszkód terenowych uniemożliwiających kontynuację ogrodzeń np. drogi poprzeczne, skrzyżowania, ekrany akustyczne, ogrodzenia odpowiednio skrócić i dopasować do otoczenia (zgodnie z punktem II.12. niniejszego postanowienia). Dogęszczenie dolnej części ogrodzenia powinno odbyć się poprzez zastosowanie ogrodzenia z siatki stalowej ocynkowanej o maksymalnych wymiarach oczek 5 mm x 5 mm, wysokości minimum 50 cm w części nadziemnej, zagłębionej w gruncie na głębokości minimum 20 cm, z przewieszką w części górnej długości minimum 10 cm, odchyloną pod kątem 45-90°. Zamiennie dopuszcza się zastosować również szczelne panele dla płazów o wysokości min. 50 cm w części nadziemnej oraz zagłębione w gruncie na min. 20 cm.

W przypadku obiektów mostowych ogrodzenie będzie szczelnie dowiązane do przyczółków obiektu/do skrzydeł przepustów.

5) Należy wykonać dodatkowe (wolnostojące, położone poza terenem przejść dla zwierząt) trwałe wygradzenia herpetologiczne na potrzeby wygradzenia projektowanego zbiornika Z1 oraz istniejącego zbiornika śródpolnego, na odcinku drogi w km ok. 0+265 - 0+450 strona lewa oraz w km ok. 0+265 - 0+530 strona prawa.

Trwałe wygradzenia herpetologiczne wykonać według poniższych wymogów:

- materiały ogrodzeń – materiały trwałe, lico płotka i przewieszki musi być pełne i gładkie (nie dopuszczalne jest wykonanie ogrodzeń z siatki umożliwiającej wspinanie się osobników młodocianych lub gatunków zdolnych do wspinania się),

- wysokość ogrodzenia – nadziemna część nie może być mniejsza niż 50 cm,

- odgięcie górnej krawędzi ogrodzenia – górna krawędź musi być odgięta na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworząc daszek o długości min. 5 cm (zalecana długość co najmniej 10 cm), ponadto górna krawędź nie może posiadać ostrych zakończeń,

- zakopanie ogrodzenia pod powierzchnię gruntu – wygradzenia muszą być zakopane na głębokość min. 15 cm,

- zakończenia ogrodzeń – zakończenia ogrodzonych odcinków możliwie szczelnie połączyć z obiektami umożliwiającymi zwierzętom bezpieczne przekraczanie drogi, a zakończenia wygradzeń niepołączone z żadnymi obiektami służącymi do przekraczania drogi wyposażyć w U-kształtne „zawrotki”.

6) Wszystkie obiekty dla zwierząt średnich i dużych należy wyposażyć w ekrany przeciwoślśnieniowe o wysokości min. 2,4 m, odpowiadającej wysokości ogrodzenia głównego. W przypadku gdy ekrany przeciwoślśnieniowe łączą się z ekranami akustycznymi, wówczas przyjmuje się, że ekran akustyczny pełni również rolę antyślśnieniowego (ekran akustyczny w takim przypadku musi być wykonany w formie nieprzeziernej). Ekrany przeciwoślśnieniowe wykonać z nieprzeziernych paneli wypełniających z materiałów drewnianych, tworzyw sztucznych lub metalowych, które mocowane są do słupków stalowych.

7) W celu ograniczenia ryzyka śmiertelności małych zwierząt, w tym herpetofauny, na etapie realizacji inwestycji należy zapewnić zastosowanie tymczasowych wygradzeń herpetologicznych co najmniej na poniższych odcinkach drogi:

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

się i wpadania drobnych zwierząt, np. poprzez zastosowanie szczelnych pokryw lub drobnych siatek, c) w przypadku urządzeń, których nie da się zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt, zamontować w nich elementy umożliwiające wychodzenie z nich zwierząt, np. w postaci pochylni.

9) W celu ograniczenia możliwego wpływu oświetlenia na warunki bytowania zwierząt, w tym nietoperzy należy :

a) na etapie realizacji i funkcjonowania przedsięwzięcia konieczne oświetlenie ograniczyć do niezbędnego minimum,

b) na odcinku drogi od km ok. 2+800 do 4+200, gdzie droga przebiega w otoczeniu terenów sprzyjających występowaniu borowca wielkiego, nie wprowadzać oświetlenia drogowego,

c) w przypadku wprowadzenia oświetlenia w rejonie przejścia dla zwierząt (co ograniczyć do części obiektów, zgodnie z treścią pkt II.12. niniejszego postanowienia), co najmniej w odległości ok. 100 m od przyczółków przejść, zastosować oprawy typu LED, generujące wiązkę światła skupioną w obszar jezdni i niepowodujące rozpraszania światła ku górze i na boki (uwzględnić ograniczenie oświetlenia obszaru poza drogą, dążąc do wypełnienia wymogów zasady ULOR = 0%),

d) na etapie funkcjonowania konieczne oświetlenie wykonać wg następujących wymogów:

- należy stosować lampy o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV (o temperaturze barwowej w zakresie 2600 – 3700 K),

- należy wykluczyć zastosowanie lamp rtęciowych,

- należy stosować lampy o zamkniętych oprawach (uniemożliwiające owadom kontakt z gorącą żarówką/diodą) oraz generujące wiązkę światła skupioną w obszar jezdni i niepowodujące rozpraszania światła ku górze i na boki (uwzględnić ograniczenie oświetlenia obszaru poza drogą, dążąc do wypełnienia wymogów zasady ULOR = 0%).

10) Na odcinku drogi od km ok. 2+800 do 4+200, gdzie droga przebiega w otoczeniu terenów sprzyjających występowaniu borowca wielkiego, na odcinkach przejść drogi z wykopu w nasyp, należy wprowadzić nasadzenia szpalerów drzew, które będą wymuszały podniesienie pułapu lotu dla nietoperzy, a także pozwolą na naprowadzenie zwierząt, w tym nietoperzy. Zaleca się wykonać te szpalery z wykorzystaniem wysokich szybkorosnących drzew, jak topola osika, topola biała, topola czarna. Nasadzenia naprowadzające dla nietoperzy należy wprowadzić na odcinkach:

- od ok. 2+750 do km ok. 2+900 po prawej stronie drogi w postaci szpaleru i po lewej stronie drogi w postaci nasadzeń przy zbiorniku,

- od ok. 2+980 do km ok. 3+050 po prawej stronie drogi w postaci szpaleru i po lewej stronie drogi w postaci nasadzeń przy zbiorniku,

- od ok. 3+700 do km ok. 3+850 jako szpalery po obu stronach drogi.

11) Ekran akustyczny należy wykonać w formie nieprzezierny, a w przypadku potrzeby zastosowania przezroczystych/przeziernych elementów ekranów, zabezpieczyć je przed kolizjami awifauny poprzez regularne rozmieszczenie pasów pionowych w kolorze czarnym o szerokości min. 2 cm i w odległości pomiędzy poszczególnymi pasami wynoszącej nie więcej niż 10 cm.

12) W przypadku wprowadzania nasadzeń roślinności, w tym drzew, krzewów i/lub pnączy bezpośrednio przy lub na ekranach akustycznych, ww. nasadzenia należy wprowadzać wyłącznie po stronie przeciwległej do jezdni, a w sytuacji wprowadzania nasadzeń pnączy na ekranach antyolśnieniowych ww. nasadzenia realizować po stronie wewnętrznej przejścia.

13) W celu zapewnienia warunków migracji zwierząt należy wykonać i zagospodarować przejścia dla zwierząt:

a) w ok. km 1+267: przejście dolne dla zwierząt małych - przepust z obustronnymi półkami podwieszonymi powyżej wody średniej na rowie melioracyjnym, zintegrowany z ciekim o wymiarach 3 m szer. x 2 m wys. Szerokość półek przełazowych wynosić będzie min. 2 x 1 m z jednoczesnym zachowaniem wysokości (światła) min. 1 m nad półką. W ramach zagospodarowania:

- należy wprowadzić nasadzenia zieleni unaturalniającej oraz rozmieścić karpy korzeniowe i głązy,

- wygrodzienia herpetologiczne: po stronie prawej drogi z uwagi na konieczność wygrozdzenia zbiornika od km. ok. 0+925 do obiektu przejścia (długości ok. 335 m). Od obiektu przejścia do km.

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 równoległe 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 przeciwołśnieniowe na obiekcie (na całej jego szerokości) oraz obustronnie po min. 50 m od krawędzi obiektu (strona lewa: ekran przeciwołśnieniowy na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu; strona prawa: ekran przeciwołśnieniowy o min. długości 80 m, połączony z ekranami akustycznymi, tworzący barierę antyolśnieniową 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 przeciwołśnieniowe na obiekcie (na całej jego szerokości) oraz obustronnie po min. 50 m od krawędzi obiektu (strona lewa: ekran przeciwołśnieniowy na obiekcie oraz po 50 m od krawędzi obiektu; strona prawa: ekran przeciwołśnieniowy o min. długości 50 m, połączony z ekranami akustycznymi, tworzący barierę antyolśnieniową 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.

d) w ok. km 3+905: przejście dolne dla zwierząt dużych: most w ciągu obwodnicy nad rowem melioracyjnym oraz zespolony z drogą gruntową. Zachować szerokość dostępną dla zwierząt po obu stronach cieku wynoszącą min. 5 m (łącznie min. 10 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 oraz rozmieścić karpy korzeniowe i głązy,
- nawierzchnię drogi gruntowej w zasięgu ok. 50 m (w obie strony od przyczółków najścia) wykonać z kruszywa, z jednoczesnym zapewnieniem łagodnych skarp drogi na ww. odcinku,
- należy zastosować wygradzenia dla zwierząt dużych (w dolnej części połączone z wygradzeniami herpetologicznymi) na długości min. 100 m od obiektu (strona prawa: min. 100 m, strona lewa: z uwagi na konieczność wygradzenia zbiornika, ogrodzenia te są dłuższe, tj. od przyczółku obiektu do km ok. 4+410 na długości ok. 190 m). 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,
- należy wprowadzić nasadzenia naprowadzające dla nietoperzy,
- projektowany w sąsiedztwie zbiornik retencyjny (położony w odległości ok. 20 m od przejścia, po stronie prawej) 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,

e) w ok. km 6+532: przejście dolne dla zwierząt średnich - most w ciągu obwodnicy nad rowem melioracyjnym oraz zespolony z drogą gruntową. Zachować szerokość dostępną dla zwierząt po obu stronach cieku wynoszącą min. 8 m (łącznie min. 16 m), wysokość dostępną dla zwierząt (światło pionowe) wynoszącą min. 3,5 m, przy jednoczesnym zapewnieniu współczynnika ciasnoty min. 0,07.

W ramach zagospodarowania:

- należy wprowadzić nasadzenia zieleni unaturalniającej i naprowadzającej oraz rozmieścić karpy korzeniowe i głązy,
- należy zastosować wygradzenia dla zwierząt średnich (w dolnej części połączone z wygradzeniami herpetologicznymi), na długości min. 120 m od obiektu po jednej stronie obiektu z uwagi na wygradzenie zbiornika (od km. ok. 6+380 do przyczółku obiektu po obu stronach drogi) oraz od przyczółku obiektu do km ok. 6+670 po obu stronach drogi), zapewniając właściwą ich szczelność i funkcjonalność (w tym na etapie funkcjonowania),
- z uwagi na konieczność wygradzenia zbiorników od strony drogi, należy zastosować wygradzenia herpetologiczne od km. ok. 6+380 do przyczółku obiektu po stronie lewej, od przyczółku obiektu do km. ok. 6+750 po stronie lewej, od km ok. 6+250 do przyczółku obiektu po stronie prawej, od przyczółku obiektu do km ok. 6+680 po stronie prawej,
- na odcinkach, gdzie wygradzenia dla zwierząt średnich pokrywają się z wygradzeniami herpetologicznymi, wygradzenia dla płazów będą zintegrowane z wysokim ogrodzeniem (wygradzeniem dla zwierząt średnich),
- 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,
- projektowane w sąsiedztwie zbiorniki retencyjne (położone w odległości ok. 50 m i ok. 60 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.

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,

25 cm szerokości i 9 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 21 cm szerokości x 1,5 cm wysokości.

6) Dokładną lokalizację skrzynek lęgowych dla ptaków należy uzgodnić ze specjalistą ornitologiem, a skrzynek dla nietoperzy – ze specjalistą chiropterologiem.

7) Należy zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych:

- skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki,

- skrzynek dla nietoperzy nie rzadziej niż co 2 lata po uprzednim potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynek przez nietoperzy oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez nietoperze.

Po 4 latach prowadzenia kontroli skrzynek lęgowych dla ptaków i nietoperzy, istnieje możliwość przekazania ich prowadzenia właściwemu miejscowo nadleśnictwu lub władzom samorządowym.

5. Należy zapewnić monitoring porealizacyjny:

1) w zakresie skuteczności i wykorzystywania przejść dla zwierząt oraz śmiertelności zwierząt, prowadzony w 2., 3. i 5. roku oddania inwestycji do użytkowania:

a) monitoring skuteczności i wykorzystywania przejść dla zwierząt średnich i dużych, prowadzony w następującym zakresie (w każdym roku jego realizacji):

- ocena stanu technicznego przejścia, zebranie danych na temat ich środowiskowych uwarunkowań - w okresie letnim min. 1-razowa kontrola terenowa;

- identyfikacja tropów i śladów bytowania zwierząt (w tym identyfikacja tropów zwierząt całej powierzchni przejścia; Identyfikacja odchodów i śladów żerowania, buchtowania zwierząt na powierzchni przejścia oraz uszkodzenia roślinności; identyfikacja tropów, odchodów i śladów żerowania, buchtowania zwierząt w sąsiedztwie przejścia) na powierzchni oraz w otoczeniu przejścia

- w okresie letnim i zimowym min. 1-razowa kontrola terenowa, w okresie wiosennym i jesiennym min. 2-krotne kontrole terenowe (w odstępach min. 14 dni),

- monitoring wizyjny przejść: w okresie wiosennym i jesiennym – 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 zimowym – 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;

- kontrole stanu zagospodarowania powierzchni przejścia (np. stan nasadzeń zieleni, obecność kamieni, karp korzeniowych, urządzeń technicznych, elementów pochodzenia antropogenicznego, obecność drogi, cieków wodnych, zbiorników, aktywność ludzi, stan ogrodzeń ochronno-naprowadzających, obecność elementów mogących powodować stres u zwierząt lub utrudniać korzystanie z przejścia, itp.) - w okresie letnim min. 1-razowa kontrola terenowa;

- w ramach ww. monitoringu 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;

b) monitoring skuteczności i wykorzystywania przejść dla zwierząt małych:

- identyfikacja tropów i śladów bytowania zwierząt. Metodę monitoringu oprzeć na odczycie tropów oraz innych śladów obecności zwierząt (np. odchodów) na powierzchni przejścia/półek przełazowych. Przy przejściach, których pokrycie dna/półki nie pozwala na rejestrację tropów, dopuszcza się rejestr śladów na pasie wykonanym z materiału umożliwiającego odczyt. W przepustach zintegrowanych z rowami w okresie braku prowadzenia przez nie wody odczytywać tropy również z dna obiektu (tropy w osadach dennych).

Monitoring oparty na kontrolach terenowych przejść dla zwierząt należy prowadzić cyklicznie

- 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 fotonapędów. Fotonapędy 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 uzupełniająco wykorzystać 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 (fotonapędów), 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,

- określenie czy nietoperz przeleciał pod obiektem/nad obiektem,
 - aktywność nietoperzy w najbliższej okolicy obiektu (po min. 250 m od obiektów w ramach transektu),
 - określenie czy nietoperze przelatują bezpośrednio nad drogą;
- c) w zakresie śmiertelności: obserwacje martwych osobników na drodze (śmiertelność w wyniku kolizji z pojazdami) – wyszukiwać ewentualnych martwych osobników na odcinku od km ok. 2+800 do 4+200 wraz z określeniem miejsca odnalezienia martwych osobników (km i strona drogi) oraz wskazaniem gatunku (w przypadku braku możliwości – rodzaju), a także (o ile to możliwe) określeniem wieku i płci. Powyższe kontrole prowadzić:
- w kwietniu - min. 3 kontrole, kolejne kontrole prowadzić w odstępie min. 5 dni od poprzedniej kontroli,
 - w maju, czerwcu i lipcu (szczyt aktywności lokalnych populacji) - min. 2 kontrole w każdym z miesięcy w odstępie min. tygodnia od poprzedniej kontroli,
 - w sierpniu, wrześniu i październiku – min. 3 kontrole w każdym z miesięcy, w odstępie min. 5 dni od poprzedniej kontroli;
- d) określenie zachowania warunków bytowania (w tym możliwości przelotów, migracji i żerowania) chiropterofauny oraz ocena skuteczności przyjętych rozwiązań minimalizujących (w oparciu o wyniki monitoringu aktywności oraz śmiertelności);

3) monitoring skuteczności nasadzeń zastępczych.

Podstawowym celem monitoringu jest weryfikacja ilości wykonanych nasadzeń i kontrola udatności wykonanych nasadzeń drzew i krzewów. Zakres monitoringu powinien obejmować kontrolę nasadzeń drzew i krzewów, co do ilości, zgodności posadzonych gatunków oraz ilości drzew i krzewów z dokumentacją projektową, żywotności drzew, prawidłowości osadzenia palików do drzew i przywiązania do nich pni drzew (paliki prosto i mocno osadzone, mocowanie nie naruszone), jakości posadzonego materiału. Monitoring rozpocząć rok po oddaniu drogi do eksploatacji, a kontrole należy prowadzić w następujący sposób:

- min. jednokrotna kontrola rocznie, przez pierwsze 3 lata,
- min. jednokrotna kontrola w 5. i 10. roku po oddaniu inwestycji do użytkowania.

Wyniki monitoringu należy przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Burmistrza Miasta Kowalewo Pom. nie później niż w terminie 3 miesięcy od zakończenia cyklu monitoringu w danym sezonie wraz z wnioskami i propozycjami ewentualnych działań korygujących.

Na podstawie ww. monitoringu (w tym sprawozdań rocznych) uwzględnić można wskazania co do potrzeby zmiany metod i terminów (w tym częstotliwości) kontroli, przy czym zmianę taką należy poprzedzić uzgodnieniem z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

6. Nakładam obowiązek przeprowadzenia wykonania analizy porealizacyjnej.

Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji inwestycji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu należy 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 inwestycji objętej zakresem przedsięwzięcia, w szczególności w poniższych punktach pomiarowych oznaczonych w raporcie w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko:

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.

Uzasadnienie

W dniu 02.05.2024 r. do Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie wpłynął wniosek Pana Michała Schmidt z firmy Lafrentz Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu – Pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Bydgoszcz o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15”.

Pismem z dnia 07.05.2024 r. zgodnie z art. 64 ust. 1 uouioś organ prowadzący postępowanie tj. Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Golubiu-Dobrzyniu, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W przedmiotowej sprawie liczba stron przekracza 10. Zgodnie z art. 74 ust. 3 uouioś oraz art. 49 ustawy Kpa zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej następuje w formie publicznego obwieszczenia.

Obwieszczeniem z dnia 07.05.2024 r. poinformowano strony o wszczętym postępowaniu administracyjnym. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie 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).

Zgodnie z art. 49 Kpa, zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia zawiadomienia. Wskazano dzień publicznego ogłoszenia na 07.05.2024 r.

Na tym etapie postępowania do Burmistrza wpłynęły pisma i wnioski od mieszkańców w zakresie realizacji inwestycji.

Pan Dychtoń pismem z dnia 10.05.2024 r. zawniósł o wykonanie paneli akustycznych w rejonie działek 231/4 i 231 /2 obręb Pluskowęsy.

Inwestor w piśmie z dnia 04.06.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 06.06.2024 r.) poinformował, że inwestycja w rejonie wskazanych nieruchomości (dz. 231/1 i 231/2) przewiduje ochronę akustyczna w postaci zastosowania ekranów akustycznych na długości 270 m – od km 7-525 do końca inwestycji wzdłuż projektowanej obwodnicy, po północnej stronie w/w nieruchomości. Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że zakres zaprojektowanego ekranu będzie wystarczający do zachowania dopuszczalnych norm akustycznych.

Pismem z dnia 11.06.2024 r. Pan Dychtoń wniósł o wykonanie bram wjazdowych w panelach akustycznych przy działce 231/1 i 231/2. Inwestor w piśmie z dnia 04.07.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 08.07.2024 r.) poinformował, że nie ma konieczności stosowania bram wjazdowych. Ekranu zastosowano bezpośrednio przy krawędzi jezdni drogi krajowej nr 15, natomiast obsługę nieruchomości przyległych (w tym dz. 231/2) zaplanowano poprzez dodatkową jezdnię (DJ-13), która zlokalizowana jest za ekranami i przebiega równolegle do drogi krajowej, wzdłuż posesji przyległych. W dalszej korespondencji z dnia 26.06.2024 r. mieszkaniec nadal wniósł o dodatkowe ekrany, na co pismem z dnia 07.08.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 09.08.2024 r.) Inwestor wyjaśnił sporne kwestie i podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Pani Balińska pismem z dnia 13.05.2024 r. zakwestionowała posadowienia zbiornika retencyjnego w całości na działce będącej jej własnością oraz zawniósł o większą ilość ekranów akustycznych w celu zniwelowania hałasu.

Inwestor w piśmie z dnia 04.06.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 06.06.2024 r.) wyjaśnił, że na kolejnych etapach prac projektowych istnieje możliwość nieznacznej korekty lokalizacji zbiornika mającego na celu zniwelowanie ingerencji w dz. nr 294/3 obręb Bielsk. Projektant rozważy zmianę kształtu zbiornika. Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała, że zakres i wysokość zaprojektowanego ekranu będą wystarczające do zachowania dopuszczalnych norm akustycznych.

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 rozwiązania 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 miarodajnych 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.

Pani Kuciak-Olszewska w piśmie z dnia 22.05.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 23.05.2024 r.) wskazała, że w tabelarycznym wykazie chronionych płazów w KIP dla wariantu 3-2 nie wykazano chronionych gatunków jakimi są: żaba moczarowa i ropucha szara. Potwierdzeniem tego są raporty z realizacji projektu „Amphibia-czynna ochrona płazów” z lat 2008-2009 oraz z 2011 roku. Ponadto w ramach osobistych obserwacji stwierdziła występowanie żaby zielonej, która nie była ujęta w dokumentacji. Prace przy budowie obwodnicy są ogromnym zagrożeniem dla sezonowych migracji płazów. Ponadto wniosła o inwentaryzację techniczną budynku mieszkalnego, gdyż taki duży zakres robót może doprowadzić do naruszenia konstrukcji. Szczególnie należy zwrócić uwagę na melioracje wodne.

Inwestor w piśmie z dnia 12.06.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 18.06.2024 r.) wskazał, że przytaczane raporty zostały wykonane wiele lat temu. Dla inwestycji wykonano aktualną inwentaryzację i aktualną ocenę zagrożeń herpetofauny, na podstawie której wskazano środki minimalizujące oddziaływanie, jak nadzór herpetologiczny oraz płotki herpetologiczne, a także przejścia dla zwierząt na trasie migracji. W kwestii braku stwierdzenia niektórych gatunków wykazanych w rejonie Kowalewa Pomorskiego w roku 2008, zostanie wykonana jeszcze dodatkowa wizja kontrolna w terenie w celu zweryfikowania obecności tego gatunku w terenie. W odniesieniu do inwentaryzacji budynku mieszkalnego położonego w bezpośrednim zasięgu przebiegu obwodnicy w wariantcie 3-2 inwestor poinformował, że przed rozpoczęciem robót zostanie wykonana inwentaryzacja budynków w zasięgu i zakresie niezbędnym, zgodnie z obowiązującym prawem. Inwestycja przewiduje również budowę systemu odwodnienia oraz przebudowę m.in. urządzeń wodnych i melioracji kolidujących z inwestycją. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego zostaną zagospodarowane w taki sposób, aby nie oddziaływać na nieruchomości przyległe.

Pan Krawczyk w piśmie z dnia 25.05.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 27.05.2024 r.) zawnioskował o budowę wiaduktu, gdyż nowo wyremontowana droga gminna DG110125C zostanie niedrożna. Jest to droga strategiczna w sytuacji gdy DW554 jest zablokowana. Inwestor w piśmie z dnia z dnia 14.06.2024 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 18.06.2024 r.) poinformował, że w zakresie zachowania przejezdności drogi gminnej nr 110125C w wariantcie W3-2, w jej ciągu zaprojektowano tunel dla ruchu pieszo-rowerowego. Rozwiązanie to umożliwi bezpieczne przekroczenie obwodnicy dla niechronionych uczestników ruchu drogowego, tym bardziej, iż w postulatach mieszkańców argumentowano, że jest to trasa o funkcji rekreacyjnej, z której korzysta wielu spacerowiczów i rowerzystów. Rozwiązania projektowe w tym miejscu przewidują również możliwość przejazdu dla pojazdów silnikowych, m.in. w przypadku braku przejezdności DW554 oraz dojazd do pól. Trasa przełożonej drogi gminnej nr 110125C posiada przejazd pod obiektem M-4/3-2 oddalonym o ok. 500 m. od obecnego przebiegu drogi gminnej. Zaprojektowane parametry drogi gminnej pozwalają na przejazd zarówno samochodów osobowych, dostawczych, komunalnych jak i ciągników rolniczych z przyczepą.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w piśmie Znak: GD.ZZŚ.5.4901.150.2024.WL (data wpływu drogą elektroniczną: 23.05.2024 r.) wyraził opinię nie stwierdzającą potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla powyższego przedsięwzięcia. Określił warunki i wymagania w zakresie inwestycji, które zostały uwzględnione w decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 23.05.2024 r. znak: WOO.4220.325.2024.ADS (data wpływu drogą elektroniczną: 23.05.2024 r.) wyraził opinię stwierdzającą konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalającą zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu wyraził opinię nr 20/NNZ/2024/21 (pismo z dnia 23.05.2024 r. Znak: NNZ.9022.3.2.3.2024/982, data wpływu: 27.05.2024 r.) stwierdzającą konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę lokalizację i charakter przedsięwzięcia uznano, że sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest konieczne i nałożono na wnioskodawcę postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.3.2024 z dnia 31.05.2024 r. obowiązek sporządzenia raportu zgodnie z wymogami uouioś.

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 zawieszono 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

już raport oddziaływania na środowisko, gdzie są też opisy wszystkich wariantów, ale jako rekomendowany jest wskazany wariant W-3-2 (południowy).

W ramach konsultacji społecznych, które są przewidziane przepisami prawa mieszkańcy mogą się zapoznać w siedzibie gminy ze złożonymi dokumentami. Mieszkańcy mogą oficjalnie zgłaszać uwagi, które zostaną przekazane przez Burmistrza do rozważenia do GDDKiA, aby wspólnie z mieszkańcami powstały jak najlepsze rozwiązania dla rekomendowanego wariantu.

Na zebraniu mieszkańcy wnieśli szereg uwag dotyczących planowanej inwestycji m.in. w zakresie:

- wpływu inwestycji na wyeliminowanie płazów i ptaków oraz zaburzenia łańcucha pokarmowego,
- inwentaryzacji istniejących budynków,
- wpływu inwestycji na jakość dróg obecnych itd.

Przed wszystkim część zgromadzonych wskazywała, że najbardziej korzystnym wariantem byłby wariant północny i przez długi czas tak było mówione.

Poinformowano, że wariant preferowany został wyłoniony w ramach dokumentacji projektowej. Było to studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe dla przedsięwzięcia budowa obwodnicy Kowalewa Pomorskiego na podstawie analizy wielokryterialnej. Analiza wielokryterialna przeprowadzona była w oparciu o koszty inwestycji, o prognozę ruchu, rozwiązania projektowe, analizę ekonomiczną, analizę oddziaływania na środowisko.

Analizę wielokryterialną przeprowadzono z uwzględnieniem czterech kryteriów głównych. Było to kryterium techniczne, środowiskowe, społeczne i ekonomiczne. Na podstawie tej analizy wielokryterialnej, zgodnie z jej wynikami, najkorzystniejszym rozwiązaniem przebiegu obwodnicy jest jej przebieg w wariantcie trzecim po stronie południowej miasta. Wariant ten uzyskał najwyższe oceny w kryteriach technicznym, środowiskowym oraz ekonomicznym. Jedynie to kryterium społeczne w tym kryterium miało mniej punktów w stosunku do wariantów północnych, zielonych.

W ramach spotkania obecni mogli indywidualnie szczegółowo dopytać jak ten wariant rekomendowany wpłynie na konkretną działkę i zabudowanie oraz jakie przewidziano rozwiązania. Zachęcono do formułowania wniosków na piśmie. Wnioski i zapytania były składane przez mieszkańców w trakcie prowadzonego postępowania.

Pani Potorska pismem z dnia 20.01.2025 r. złożyła wniosek dotyczący likwidacji drogi prowadzącej do działki nr 156 obręb Szychowo. Dojazd do tej działki istnieje poprzez działkę nr. 147 obręb Szychowo, ponieważ stanowi to jedno gospodarstwo. Właściciel działki nr 147 obręb Szychowo posiada dojazd do pozostałych swoich działek i nie stanowi to dla niego żadnego utrudnienia.

Pismem z dnia 05.02.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 10.2.2025 r. inwestor odpowiedział, że pomiędzy nieruchomościami w obrębie ewid. Szychowo numer 147 i 156 (które zgodnie z wnioskiem stanowią jedno gospodarstwo) zlokalizowana jest nieruchomość nr 154/1 będąca własnością Skarbu Państwa w związku z czym konieczne jest zapewnienie dojazdu do działki 156, która straci dostępność w wyniku jej podziału. Przychylając się do wniosku i jednocześnie spełniając wymóg zachowania dostępności do nieruchomości, która ją traci w wyniku podziału, zmieniono lokalizację dodatkowej jezdni DJ-3. Dodatkowa jezdnia zlikwidowana z dotychczasowej lokalizacji i zaprojektowano równoległe do projektowanej obwodnicy po jej północnej stronie tak, aby zająć możliwie najmniejszą powierzchnię działki nr 157 obręb Szychowo.

Pan Krawczyk w imieniu mieszkańców miejscowości: Borek, Podborek i Napole w piśmie z dnia 21.01.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego: 22.01.2025 r.) wyraził niezadowolenie, że droga gminna DG110129C (asfaltowana) została pozbawiona wiaduktu (tunelu), który był zaprojektowany we wcześniejszym przedstawionym wariantcie przebiegu obwodnicy (pozostał tylko przepust pieszorowerowy). Obecnie zaproponowano most M-4/3-2(PDd25) do skomunikowania drogi oddalony ponad 600 m. Wszyscy korzystający z tej drogi będą musieli na co dzień pokonać dodatkowo 1,2 km oraz pokonać duże wzniesienie terenu, gdyż proponowany most znajduje się za bardzo dużym wzniesieniem terenu. Samochody osobowe, pojazdy czy maszyny rolnicze są duże gabarytowo i o dużej masie własnej, pokonując ten odcinek drogi 1,2 km dodatkowo i na co dzień będą generować dla środowiska naturalnego jak i mieszkańców dodatkowe zanieczyszczenia

pochodzące ze spalania paliwa, zanieczyszczeń pyłem, kurzem pochodzącym ze używających się klocek 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 dominancji 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

(składowanie skrzeku) i jesiennych (przygotowanie do hibernacji).

Wg strony nie można formułować opinii o niskiej liczebności płazów bez przeprowadzenia rzetelnej obserwacji, ponieważ tylko w 2022 roku przeprowadzono 8-krotne badania, a w pozostałych latach tych obserwacji było od 2 do 4.

Strona wskazała na kolizje inwestycji z cennymi elementami przyrodniczymi oraz wynikające z tego zagrożenia i proponowane działania minimalizujące (dla płazów i gadów) wariantu 3-2. Wskazano na kolizje m.in. z: żabą wodną, żabą szarą, żabą trawną, żabą moczarową i zaskrońcem. Przy budowie obwodnicy w wariantcie W3-2 proponuje się założenie 7 tymczasowych płotków herpatologicznych. Po jednej stronie oraz dodatkowo 2 płotki po obu stronach drogi, co stanowi łącznie ok. 3500 m tej tymczasowej budowl. Wskazana śmiertelność płazów związanych z pracami budowlanymi w czasie trwania inwestycji spowoduje, że nasz teren zostanie niemal całkowicie wyeliminowany z obecności tych chronionych gatunków zwierząt. Ponadto zwróciła uwagę, że brak płazów spowoduje załamanie łańcucha pokarmowego, ponieważ płazy odżywiają się owadami lub drobnymi gryzoniami. Załamanie łańcucha ma dalsze konsekwencje w postaci pojawienia się tych zwierząt (głównie owadów), które nie mając naturalnego wroga powoduje zachwianie w ekosystemie. Dalszą konsekwencją będzie używanie przez rolników większej ilości środków ochrony roślin, a to dalej powoduje eutrofizację zbiorników wodnych.

Wg autorów raportu zestaw odnotowanych gatunków ptaków odzwierciedla strukturę krajobrazową tego terenu, zdominowaną przez intensywnie uprawiane grunty rolne oraz występujące w rozproszeniu tereny osiedlowe. W granicach buforu inwentaryzacji stwierdzono występowanie łącznie 65 gatunków ptaków, w tym 56 gatunków lęgowych. Spośród odnotowanych ptaków, 59 gatunków jest objętych ochroną ścisłą, 3 gatunki podlegają ochronie częściowej, a kolejne 3 to gatunki łowne. W okresie zimowym oraz podczas migracji wiosennych i jesiennych odnotowano 28 gatunków ptaków. Spośród wszystkich stwierdzonych w granicach inwentaryzacji ptaków na uwagę zasługuje 5 gatunków: błotniak stawowy, lerka, przepiórka, słowik szary i żuraw. Są to gatunki nieliczne w kraju, lub dla których odnotowuje się spadki liczebności lub gatunki umieszczone w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, tj. istotne z punktu widzenia Wspólnoty Europejskiej. Jednak liczebność tych gatunków w obszarze inwentaryzacji jest niewielka i wynika z charakteru tego obszaru zdominowanego przez krajobraz antropogeniczny, tj. niskiej reprezentacji preferowanych przez te gatunki siedlisk. Jednym wyjątkiem jest tutaj przepiórka, która powinna osiągając tutaj wyższe liczebności, gdyż jest to gatunek gniazdujący w krajobrazie rolniczym.

W opracowaniu nie przedstawiono żadnych terminów i dat prowadzenia obserwacji ornitologicznych. Natomiast mieszkańcy stanowczo nie zgadzają się ze stwierdzeniem, że populacja ptaków jest niewielka. Są świadkami licznych tzw. ptasich sejmików, które często zatrzymują się na naszych polach. Od małych ptaków (np. słowik, bogatka, czubatka, kowalik, mysikrólik), poprzez średnie (np. kos, gawron, kukułka, gawron, przepiórka) do dużych (np. myszołów, żuraw, czapla, gęś, bocian). Mieszkańcy cieszą swoje uszy ich śpiewem, a oczy ich widokiem.

Ponadto wniosła o dokonanie inwentaryzacji technicznej budynku mieszkalnego. Szeroki zakres prac budowlanych wykonywanych ciężkim sprzętem może doprowadzić do naruszenia konstrukcji budynku. Zapytała również w jaki sposób zapewniony będzie wjazd i wyjazd z posesji podczas trwania prac budowlanych związanych z budową obwodnicy.

Inwestor pismem z dnia 06.02.2025 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim: 12.02.2025 r.) ustosunkował się do wnoszonych zarzutów wskazując, że czas przeprowadzonych inwentaryzacji płazów (od jesiennych migracji płazów w 2021 roku, do początku jesieni 2024 roku) jest i tak wyjątkowo długi – z reguły przyjmuje się na badania w pełni wystarczający jeden sezon wegetacyjny. Czas i ilość przeprowadzonych kontroli są w pełni zgodne ze specjalistyczną metodologią inwentaryzacji herpetofauny (a nawet ponad wymogi metodologii). Zarzut co do ilości i terminów inwentaryzacji jest bezzasadny.

Nie można również zgodzić się ze stwierdzeniem, że budowa inwestycji w wariantcie w 3-2 spowoduje iż teren zostanie niemal całkowicie wyeliminowany z obecności płazów. Stwierdzenie to jest nie realne i nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości, w terenie przy 94 hektarach nieruszanych siedlisk płazów, Inwestycja w żadnym stopniu nie będzie miała wpływu na łańcuch

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. Poczawszy 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, zgłoszą 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

Pom.: 25.04.2025 r.) poprosił o przedłużenie terminu na złożenie wyjaśnień do dnia 16.05.2025 r.. Burmistrz Miasta pismem z dnia 24.04.2025 r. zawniósł do RDOŚ w Bydgoszczy o przedłużenie terminu, na co organ ten wyraził zgodę (pismo znak: WOO.4221.300.2024.OD4 - data wpływu drogą elektroniczną: 25.04.2025 r.).

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.9.2024 z dnia 18.04.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 30.06.2025 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).

Wnioskodawca pismem z dnia 08.05.2025 r. złożył uzupełnienie raportu (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 12.05.2025 r.), które zostało pismem z dnia 15.05.2025 r. przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Zawiadomieniem z dnia 18.06.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przedłużył termin uzgodnienia warunków do przedmiotowej decyzji do dnia 18 lipca 2025 r., następnie zawiadomieniem z dnia 21.07.2025 r. przedłużył termin do 18 sierpnia 2025 r.

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.10.2024 z dnia 26.06.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 30.09.2025 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 18.08.2025 r. znak: WOO.4221.300.2024.OD.9 (data wpływu drogą elektroniczną: 18.08.2025 r.) wezwał Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie do uzupełnienia raportu w zakresie przedstawionych informacji dotyczących środowiska przyrodniczego. Burmistrz Miasta pismem z dnia 20.08.2025 r. przekazał wezwanie do wnioskodawcy, wyznaczając jednocześnie termin na złożenie uzupełnienia do dnia 13 października 2025 r.

Wnioskodawca pismem z dnia 10.09.2025 r. złożył uzupełnienie raportu (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pom.: 11.09.2025 r.), które zostało pismem z dnia 15.09.2025 r. przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.11.2024 z dnia 29.09.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 30.11.2025 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 03.10.2025 r. znak: WOO.4221.300.2024.OD.10 (data wpływu drogą elektroniczną: 03.10.2025 r.) wezwał Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie do uzupełnienia raportu w zakresie środowiska przyrodniczego – przedstawienie dodatkowych informacji dotyczących zastosowania skrzynek dla ptaków i nietoperzy. Burmistrz Miasta pismem z dnia 07.10.2025 r. przekazał wezwanie do wnioskodawcy, wyznaczając jednocześnie termin na złożenie uzupełnienia do dnia 27 listopada 2025 r.

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

Kowalewo Pomorskie poinformował strony, po zebraniu i przeanalizowaniu wszystkich dowodów w sprawie, że zakończono postępowanie dowodowe na okoliczność wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie 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).

Zgodnie z art. 49 Kpa, zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia zawiadomienia. Wskazano dzień publicznego ogłoszenia na 30.12.2025 r. Poinformowano strony o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w terminie 7 dni tj. od dnia 14.01.2026 r. do dnia 20.01.2026 r.

W określonym terminie do Burmistrza nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie postanowieniem znak OŚRiEG.6220.6.15.2024 z dnia 14.01.2026 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 28.02.2026 r. z uwagi na na wymóg umożliwienia stronom czynnego udziału w postępowaniu administracyjnym oraz zebrania i przeanalizowania całego materiału dowodowego w sprawie. 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).

W niniejszej sprawie ustalono następujący stan faktyczny i prawny.

Po zapoznaniu się z załączonymi do wniosku dokumentami, w tym raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzupełnionym w dniach: 19 maja, 18 września i 10 października 2025 r., stwierdzono, że planowane zadanie odpowiada kryteriom określonym w § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r.: „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”.

Projektowana 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. Zamierzenie przecina ciek Struga Młyńska.

Inwestorem przedmiotowego zadania jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy.

Początek planowanej obwodnicy stanowi skrzyżowanie 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. 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 zaplanowania 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.

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.

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

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200039, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie 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:

- PLRW200009289749 – „Struga Młyńska”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW20001028934 – „Czarna”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W pobliżu omawianej obwodnicy nie występują jeziora i inne naturalne zbiorniki wodne o znacznej powierzchni. Projektowana droga nie przecina rzek o znacznej szerokości, jednak w km około 2+939 przecina ciek Struga Młyńska (Trynka), który stanowi JCWP rzeczną o kodzie PLRW200009289749 – „Struga Młyńska”.

Jak wynika z raportu oraz jego uzupełnienia, koryto cieków Struga Młyńska posiada w tym miejscu szerokość około 11 m, a obwodnica zostanie przeprowadzona nad tym ciekami poprzez most oznaczony jako M-3/3-2 (pDdZD), w najwęższym miejscu doliny. Ponadto, Struga Młyńska będzie odbiornikiem części wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni obwodnicy.

Zakres prac w obrębie Strugi Młyńskiej będzie ograniczony, ponieważ nie przewidziano przebudowy tego cieków poprzez zmianę jego przebiegu (przełożenie koryta). Przełożenie pozostałych cieków oraz rowów melioracyjnych obejmować będzie wyłącznie lokalne odcinki cieków i rowów, które nie krzyżują się z obwodnicą pod kątem zbliżonym do prostego, aby zmniejszyć długość przeseł mostów i przepustów po uzyskaniu tego kąta. Prace w obrębie Strugi Młyńskiej ograniczą się do umocnienia koryta poprzez wykonanie palisady z kołków drewnianych przy podporach projektowanego mostu od strony cieków.

Na każdym etapie prac w obrębie Strugi Młyńskiej zostanie zapewniony przepływ wody w tym ciekach, a w wyniku realizacji prac nie zostanie on przegrodzony.

Ponadto, zgodnie z raportem, zakłada się, że podczas realizacji omawianego zamierzenia wszystkie przebudowywane cieków pozostaną drożne, celem zapewnienia migracji organizmów wodnych. Skutkiem prac w obrębie cieków może być tymczasowe, lokalne zamulenie prowadzonych nimi wód, jednak nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na organizmy wodne. Ponadto, lokalny system melioracyjny zostanie dostosowany do projektowanego układu drogowego, w celu zapewnienia właściwych stosunków wodnych na okolicznych gruntach.

Podczas budowy, głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wyplukiwane 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

października 2006 r. oraz o Polską Normę „Odwodnienie Dróg” PN-S-02204, uwzględniając prognozowane natężenia ruchu drogowego.

Wyniki analiz dla roku 2030 wskazały następujące przewidywane stężenia zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych z poszczególnych odcinków dróg:

- odcinek: Lipnica – obwodnica Kowalewa Pomorskiego: 94 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: obwodnica Kowalewa Pomorskiego – droga wojewódzka nr 554: 81 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: droga wojewódzka nr 554 – droga powiatowa nr 2108C: 96 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: droga powiatowa nr 2108C – istniejąca droga krajowa nr 15: 97 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: istniejąca droga krajowa nr 15 – Brzeźno: 120 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (stwierdzono konieczność redukcji stężenia zawiesiny ogólnej).

Natomiast wyniki analiz dla roku 2034 wskazały następujące przewidywane stężenia zanieczyszczeń w wodach odprowadzanych z poszczególnych odcinków dróg:

- odcinek: Lipnica – obwodnica Kowalewa Pomorskiego: 98 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: obwodnica Kowalewa Pomorskiego – droga wojewódzka nr 554: 83 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: droga wojewódzka nr 554 – droga powiatowa nr 2108C: 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: droga powiatowa nr 2108C – istniejąca droga krajowa nr 15: 100 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (brak konieczności redukcji),
- odcinek: istniejąca droga krajowa nr 15 – Brzeźno: 125 mg/l zawiesiny ogólnej oraz <15 mg/l węglowodorów ropopochodnych (stwierdzono konieczność redukcji stężenia zawiesiny ogólnej).

Biorąc pod uwagę powyższe, spełnione zostaną normy dotyczące maksymalnych dopuszczalnych stężeń węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych, odprowadzanych z nawierzchni jezdni bez podczyszczania. Natomiast w przypadku jednego odcinka układu drogowego (istniejąca droga krajowa nr 15 – Brzeźno), zarówno w prognozie na rok 2030, jak i 2034, przewiduje się przekroczenie dopuszczalnych stężeń zawiesiny ogólnej (kolejno: 120 i 125 mg/l), wobec czego zajdzie konieczność podczyszczania wód z tego odcinka drogi w osadniku, celem redukcji stężenia zawiesiny, przed wprowadzeniem wód do odbiornika.

Tym samym, uwzględniając zaplanowane rozwiązania z zakresu odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko wodno-gruntowe, stosunki wodne terenów okolicznych lub jakość bądź ilość wód powierzchniowych i podziemnych.

Ostateczne rozwiązania z zakresu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi zostaną dobrane do zastanych warunków wodno-gruntowych, możliwości technicznych i technologicznych oraz optymalnego podziału na zlewnie cząstkowe.

W trakcie budowy drogi, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowitzem.

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

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, w wariantcie proponowanym do realizacji, głębokość projektowanych wykopów nie przekroczy 4 m p.p.t. Najniżej i najwyżej położony punkt niwelety obwodnicy w tym wariantcie znajdują się na rzędnej kolejno 81,01 m n.p.m. (km około 2+727) oraz 96,06 m n.p.m. (km około 4+180). W wykonanych odwiertach badawczych nie stwierdzono występowania wód gruntowych do głębokości planowanych wykopów, w związku z czym nie powinny one wymagać odwadniania.

Jak wynika z raportu, na analizowanym terenie nie stwierdzono występowania czynnych

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 jakiegokolwiek 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.

w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz zabudowy zagrodowej.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, w tym opinii właściwych miejscowo organów – w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Analizę oddziaływania planowanej drogi dokonano dla następujących horyzontów czasowych: 2030 r. (rok po oddaniu inwestycji do użytku), 2034 r. (5 lat po oddaniu drogi do użytku) i 2039 r. (dla analizy oddziaływania hałasu min. 10 lat po oddaniu drogi do użytku).

Analizy opierają się na prognozie ruchu sporządzonej dla niniejszej inwestycji autorstwa zespołu: dr inż. Wojciech Kustra, mgr inż. Łukasz Jeliński, inż. Daniel Bytner (Gdańsk, grudzień 2021).

Badania uwzględniały planowane i będące w trakcie realizacji rozwiązania układu komunikacyjnego - spadek ruchu w roku 2039 wynika w dużym stopniu z ukończenia budowy i oddania do użytku trasy S5/S16 - S7 (Ostróda) - A1 (Nowe Marzy).

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPlanEssential, wersja 4.0.

W modelu obliczeniowym nie wprowadzano żadnych poprawek czy współczynników korygujących związanych z modernizacją parku maszynowego, czy poprawką uwzględniającą odbicie od elewacji.

Wyznaczone wartości równoważnego poziomu dźwięku A w punktach obserwacji wykazują przekroczenia wartości dopuszczalnych. Spowodowane jest to m.in. bliskością zamierzenia w stosunku do zabudowań i terenów chronionych akustycznie.

Dla części terenów akustycznie chronionych zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi przekroczone są dopuszczalne poziomy hałasu drogowego w środowisku.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry, przedstawia poniższa tabela:

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 podporządkowana 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

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:

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 11. 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 trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Analizę porealizacyjną należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Burmistrzowi Miasta Kowalewo Pomorskie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. W analizie zanieczyszczeń powietrza posłużono się maksymalnymi wartościami natężenia ruchu dla poszczególnych przedziałów czasowych: dla wartości średniorocznych przyjęto sumaryczne natężenie pojazdów w ciągu dnia, dla wartości maksymalnych godziny szczytu. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza wykazała, że po oddaniu do eksploatacji obwodnicy Kowalewa Pomorskiego, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu już w obrębie pasa drogowego.

W dniu 26 czerwca 2023 r. 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 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381).

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (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 2020 r., w zakresie pyłu zawieszony 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 zawieszony PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszony 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 zawieszony 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. Pozwola 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 zielenią 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

chronionej rośliny – kocanek piaskowych, które mogą podlegać zniszczeniu na skutek kolizji z zamierzeniem. Z uwagi na skalę zniszczenia oraz rozpowszechnienie gatunku w kraju i regionie, nie spowoduje to istotnie negatywnego oddziaływania na zachowanie populacji kocanek piaskowych.

Na podstawie raportu planowane przedsięwzięcie w przyjętym do realizacji wariantcie nie wymaga zniszczenia chronionych siedlisk przyrodniczych, w tym stwierdzonego w sąsiedztwie siedliska 6430 ziołorośla górskie i nadrzeczne.

Zgodnie z raportem, realizacja zadania nie wiąże się z naruszeniem siedlisk gatunków chronionych bezkręgowców. Na podstawie raportu w obrębie drzew do wycinki, nie stwierdzono obecności pachnicy dębowej.

W zasięgu zamierzenia stwierdzono występowanie siedlisk płazów (w tym żaby wodnej, żaby trawnej i żaby moczarowej oraz ropuchy szarej) i gadów (zaskrońca, jaszczurki zwinki).

Realizacja inwestycji w przyjętym do realizacji wariantcie skutkować będzie:

- ryzykiem śmiertelności gatunków, w szczególności płazów,
- zniszczeniem fragmentu siedliska żerowego ropuchy szarej w km 3+230, przy czym ww. zniszczenie nie spowoduje istotnego pogorszenia stanu i możliwości wykorzystania ww. siedliska,
- zniszczeniem fragmentu siedliska żerowego oraz siedliska rozrodu (powierzchniowego rozlewiska) ropuchy szarej, żaby moczarowej, żaby wodnej i żaby trawnej w km 1+725 drogi, przy czym ww. zniszczenie nie spowoduje istotnego pogorszenia stanu i możliwości wykorzystania ww. siedlisk, stąd przyjęto za konieczne wdrożenie działań minimalizujących, obejmujących w szczególności nadzór przyrodniczy w zakresie herpetologicznym na etapie realizacji, a także zastosowanie wygradzeń (tymczasowych i trwałych).

Ponadto, jak wskazano w raporcie, planowane zbiorniki retencyjne zgodnie z prawem będą ogrodzone przed dostępem osób niepożądanych. Zakłada się, że zbiorniki te będą dostępne dla płazów – jednocześnie planuje się wygradzenie drogi głównej na wysokości zbiornika i po ok 100 m od jego końców ogrodzeniem dla płazów (należy podkreślić że nie wszędzie będzie możliwe ścisłe zachowanie tej długości – w niektórych miejscach, gdzie ze względu na ukształtowanie terenu i projektowane elementy jak drogi, obiekty, skrzyżowania itd., ogrodzenia te będą skrócone z uwagi na konieczność ich odpowiedniego utrzymania i funkcjonowania). Zakłada się również odpowiednie dostosowanie nachylenia skarp zbiornika, ułatwiające opuszczenie zwierzętom zbiornika (na obszarze min. 25% zbiornika, powinno wynosić poniżej 1:2,5). Zbiorniki, które mogą stanowić pułapki dla płazów (np. poprzez brak możliwości zabezpieczenia przepompowni) zostaną w całości wygradzone przeciwko dostępowi płazów.

Ponadto, w decyzji wskazano także na obowiązek wykluczenia ryzyka związanego z tworzeniem pułapki ekologicznej dla małych zwierząt (w tym herpetofauny) na skutek realizacji i funkcjonowania elementów systemu odwodnienia, w tym poprzez odpowiednie wykonanie rowów i innych elementów systemów odwadniających, wskazując jednocześnie przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Realizacja inwestycji wiązać może się ze zniszczeniem potencjalnych siedlisk lęgowych gatunków ptaków, w szczególności na skutek bezpośredniego zajęcia i zniszczenia (w tym w związku z wycinką), jak i przekształcenia oraz zagospodarowania terenów w ich otoczeniu, powodując faktyczną utratę siedlisk lęgowych. Jednocześnie na podstawie raportu jako działania minimalizujące i zabezpieczające w ww. zakresie wskazano w szczególności dostosowanie terminu wycinki zadrzewień oraz dodatkowo również robót ziemnych (co uwzględnia możliwe występowanie ptaków lęgowych związanych z agrocenozami) do okresu lęgowego ptaków, prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym, zapewnienie wykonania nasadzeń zastępczych (umożliwiających jednocześnie zachowanie i odtworzenie potencjalnych siedlisk lęgowych ptaków związanych z zadrzewieniami). Dodatkowo ze względu na możliwe występowanie gatunków z grupy tzw. dziuplaków, w oparciu o raport określono także wymóg zastosowania skrzynek lęgowych dla ptaków, jako działania minimalizującego możliwą utratę oraz ograniczenie dostępności siedlisk lęgowych.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją, ekrany akustyczne wykonane zostaną przede wszystkim w formie nieprzeziernych, a w sytuacji zastosowania elementów przeziernych, będą one zabezpieczone przed kolizjami awifauny poprzez zastosowanie czarnych, pionowych pasów o szer. 2

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 mały, 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.

oddziaływania.

Zgodnie z ustaleniami raportu, cyt.: „emisja światła związana z ruchem pojazdów oraz bliskością obszarów zabudowanych znacząco wpływa na częstotliwość korzystania z przejść przez różne grupy zwierząt, szczególnie duże i średnie ssaki. Negatywne oddziaływania, takie jak hałas sztuczne światło, odstrasza zwierzęta i ograniczają ich aktywność w sąsiedztwie przejść, tworząc ekologiczną barierę o charakterze psychofizycznym (behawioralnym). Sztuczne światło wpływa szczególnie na funkcjonowanie zwierząt takich jak nietoperze i ssaki. Światło latarni ulicznych przywabia również owady, które gromadzą się wokół źródła oświetlenia i stanowią atrakcyjną bazę pokarmową dla nietoperzy. Wiąże się to z realnym zagrożeniem dla nietoperzy, które zwiększają swoją aktywność i penetrację siedlisk w pobliżu ulicy i są narażone na śmiertelność w wyniku kolizji z poruszającymi się samochodami. W przypadku przejść dla zwierząt zlokalizowanych w sąsiedztwie skrzyżowania, z uwagi na konieczność oświetlenia skrzyżowania wymaganą przepisami, planuje się zastosowanie środków minimalizujących oddziaływanie oświetlenia na zwierzęta. Negatywny wpływ oświetlenia występującego na przejściu dla zwierząt można zminimalizować poprzez dobór odpowiednich optyk opraw oświetleniowych – w rejonie przejścia dla zwierząt średnich i dużych w odległości ok. 100 m od przyczółków przejść należy zastosować oprawy typu LED, z optyką tak dobraną, aby oświetlana była w maksymalnym stopniu tylko nawierzchnia jezdni, eliminując w miarę możliwości świecenie oprawy poza koronę drogi. Szczególnie istotne w miejscach zwiększonej aktywności nietoperzy – okolica przejścia w wariancie W3-2 km ok. 3+670 oraz przejść w wariancie W1 km ok. 2+736, W1-2 km ok. 3+428 i W2 km ok. 1+700. W wariancie W3-2 na odcinku od km ok. 2+800 do 4+200, gdzie droga przebiega w otoczeniu terenów sprzyjających występowaniu borowca wielkiego, brak oświetlenia drogowego, co dodatkowo pozytywnie wpłynie na ograniczenie ewentualnej możliwości kolizji chiropterofauny z pojazdami (brak oświetlenia wabiącego owady na które polują nietoperze ogranicza wabienie nietoperzy w rejon drogi).

Dodatkowo w wariancie W 3-2, na odcinku od km ok. 2+800 do 4+200, gdzie droga przebiega w otoczeniu terenów sprzyjających występowaniu borowca wielkiego, na odcinkach przejść drogi z wykopu w nasyp, zastosowano nasadzenia szpalerów drzew, które będą wymuszały podniesienie pułapu lotu dla nietoperzy, naprowadzenie nietoperzy na przejście oraz również będą stanowiły naprowadzenie na przejście dla pozostałych zwierząt. Zaleca się wykonać te szpalery z wykorzystaniem wysokich szybko rosnących drzew, jak topola osika, topola biała, topola czarna. Jest to obszar pozamiejski, z warunkami odpowiednimi i bezpiecznymi do wzrostu topól, a doświadczenia wykazują, że drzewa te dobrze znoszą warunki przy drogach”.

Ponadto, zgodnie z raportem w rejonie przejść średnich i dużych w miarę możliwości technicznych i zagospodarowania terenów sąsiednich przy przebiegu drogi, zastosowana będzie nawierzchnia naturalna lub gruntowa na drogach w zasięgu najść do przejść, łagodzone projektowane skarpy w rejonie najść dla zwierząt, nie będzie stosowane oświetlenie drogowo, zaplanowano również nasadzenia zieleni oraz rozłożenie elementów stanowiących kryjówki i naprowadzania dla zwierząt, jak karpy korzeniowe czy głązy.

Na dodatkowych jezdniach/drogach innych kategorii przecinających możliwe szlaki migracji zwierząt w kierunku projektowanych przejść dla zwierząt natężenie ruchu w większości przypadków będzie sprowadzało się jedynie do dojazdu do pól rolniczych i obsługi nieruchomości przyległych do danej drogi i będzie wynosić $SDR = 5-30$ poj./24h. W pojedynczych przypadkach, gdy dana droga stanowić będzie odcinek istniejącej drogi po której dotychczas odbywał się ruch natężenie ruchu może wynieść $SDR =$ do ok. 200 poj./24h. W celu ułatwienia zwierzętom dostępu do przejść, zastosowane będą też złagodzone pochylenia skarp i nawierzchnia kruszywowa na drogach lokalnych i dojazdowych, minimum na odcinku min. po 50 m od przyczółków przejść dla zwierząt średnich i dużych.

W decyzji wskazano także na obowiązek oznakowania przejść dla zwierząt poprzez zastosowanie tablic informacyjnych, co ma na celu ograniczenie presji związanych z niekontrolowanym wykorzystaniem ww. obiektów przez ludzi i związanego z tym niekorzystnego oddziaływania na możliwość przemieszczania się fauny poprzez ww. przejścia.

Zgodnie z raportem, w sąsiedztwie części obiektów o funkcji przejść dla zwierząt

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 wygrodenia ww. zbiorników, w niniejszym postanowieniu wskazano potrzebę zastosowania nasadzeń izolacyjnych roślinności drzewiastej i krzewiastej przy wygrodeniach projektowanych w sąsiedztwie przejść dla zwierząt zbiorników. Szczegółowy sposób wykonania nasadzeń należy dostosować do warunków lokalnych, w tym przebiegu wygrodenia 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

schronień,

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

W sytuacji stwierdzenia inwazyjnych gatunków obcych (IGO) zastosowanie znajdują uwarunkowania wynikające z ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r., poz. 1589 ze zm.).

Na etapie uzgadniania, przy określaniu negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz oddziaływania pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła więc efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska, przede wszystkim powietrza oraz klimatu akustycznego. Biorąc pod uwagę powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował ryzyko wystąpienia kumulacji oddziaływania.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów, bez wpływu na klimat.

Odnosnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, planowane zamierzenie nie kwalifikuje się do zakładów o zwiększonym ryzyku, zgodnie z rozporządzeniem 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 j.t.).

W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2020 r., poz. 2187 t.j.).

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosownych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 cyt. uouioś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakresu oddziaływania inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zastosowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz właściwa organizacja prac budowlanych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie przeanalizował cały materiał dowodowy, obowiązujące przepisy prawne oraz zgłaszane od mieszkańców sprzeciwy i wnioski w zakresie planowanej inwestycji.

Podczas prowadzonego postępowania do organu wydającego decyzję wpływało szereg uwag od mieszkańców i stron postępowania. Wszystkie protesty i pisma zostały przesłane do wnioskodawcy celem ustosunkowania się do zawartych w nich poszczególnych zarzutów i spornych kwestii w zakresie realizacji inwestycji oraz rzetelności i zapisów w raporcie oddziaływania na środowisko. Wnioskodawcy otrzymywali odpowiedź na swoje pisma. Organ wydający decyzje uznał te wyjaśnienia za wystarczające.

Stanowisko lokalnej społeczności oraz protesty mieszkańców przeciwko planowanemu przedsięwzięciu, w tym przeciwko wybranemu wariantowi obwodnicy nie mogą skutkować odmową wydania decyzji środowiskowej (wyrok Naczelnego Sadu Administracyjnego z dnia 18 kwietnia

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 zawniósł 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 rozstrzygnięcia 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

parametrach technicznych (por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn.. akt: II OSK 2516/10).

W postępowaniu w przedmiocie wydawania tej decyzji, Organ bada wyłącznie okoliczności wynikające z prawa powszechnie obowiązującego i jedynie w tym zakresie posiada kompetencje do rozpatrzenia sprawy. Celem tego postępowania jest określenie środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację wnioskowanego przedsięwzięcia, a nie ocena, czy i jak działania Inwestora wpłyną na jakość i wartość nieruchomości sąsiednich, tym bardziej, że decyzja środowiskowa nie przesądza jeszcze o lokalizacji takiej inwestycji. Przedmiotowa decyzja ma bowiem charakter przygotowawczy dla postępowania w sprawie wydania decyzji budowlanej.

Dla zrozumienia istoty sprawy należy również mieć na względzie, że uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest pierwszym etapem w procesie inwestycyjnym, a jej wydanie następuje m.in. przed wydaniem decyzji o warunkach zabudowy, czy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach daje Inwestorowi prawo do wystąpienia o wydanie innych decyzji zatwierdzających projekt budowlany. Jednak jest to prawo, a nie obowiązek, a z samego faktu uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie wynika w jakikolwiek sposób, że Inwestor posiada tytuł do nieruchomości i prawo do realizacji tej inwestycji. W aktualnym postępowaniu bada się jedynie zgodność planowanego zamierzenia z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska. Decyzja środowiskowa nie stanowi jednak aktu, który dawałby podstawę do rozpoczęcia robót i realizacji, a tym samym nie narusza na tym etapie inwestycyjnym żadnych praw osób trzecich i bezpośrednio nie powoduje wyrządzenia nieodwracalnych skutków.

Wydanie takiej decyzji nie wpływa na sposób i zakres wykonywania prawa własności właścicieli sąsiednich wobec planowanego przedsięwzięcia działek. Warunkuje jedynie możliwość przejścia do następnego etapu procesu inwestycyjnego potwierdzając, że zadanie nie spowoduje negatywnych następstw w środowisko naturalne.

Biorąc pod uwagę powyższe postanowiono jak w sentencji decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Burmistrza Miasta Kowalewa Pomorskiego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik nr 1 przedstawiający charakterystykę przedsięwzięcia.



BURMISTRZ
Jacek Żurawski
Jacek Żurawski

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 wariantcie 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,

- budowę infrastruktury towarzyszącej (m.in. ekrany akustyczne).

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.

W ramach budowy urządzeń ochrony środowiska przewiduje się realizację ekranów akustycznych, przeciwoślnościowych, urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe, realizację przejść dla zwierząt i ogrodzeń, realizację zbiorników retencyjnych.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (T. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1478), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W buforze 5 km brak jest obszarów Natura 2000. Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar Dolina Drwęcy PLH280001 oddalony o ok 7,5 km w kierunku południowym od granic inwestycji.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgenicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granicy państwa (ok. 150 km) i lokalny zasięg oddziaływań.

BURMISTRZ

Jacek Żurawski

Zestawienie wolnostojących drzew do wycinki

Nr drzewa	Gatunek nazwa polska	Gatunek nazwa łacińska	Obwód na wys.130 [cm]	Średnica [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 terenie														
1b	brak drzewa w terenie														
1c	brak drzewa w terenie														
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

	brodawkowata																		
29f	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	66	21		1													dobry
29g	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	67	21		1													dobry
29h	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	46	15		1													dobry
29i	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	49	16		1													dobry
29j	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	71	23		1													dobry
29k	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	61	19		1													dobry
29l	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	62	20		1													dobry
29m	brzoza brodawkowata	<i>Betula pendula</i>	48	15		1													dobry
30	Świerk zwyczajny	<i>Picea abies</i>	46	15		1													dobry
31	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	225	72					1										posusz 20%, ślady po przyciętych konarach, spekania kory
32	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	194	62					1										ślady po przyciętych konarach, spekania kory
33	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	124	39					1										dostateczny
33a	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	93	30			1												dostateczny
34	Jesion wyniosły	<i>Fraxinus excelsior</i>	217	69															ślady po przyciętych konarach, spekania kory
35	Jabłoń domowa	<i>Malus sylvestris</i>	197	63					1										dostateczny
36/1	Topola	<i>Populus sp.</i>	264	84															ślady po przyciętych konarach, spekania kory
36/2	Topola	<i>Populus sp.</i>	309	98															posusz 20%, ślady po przyciętych konarach, spekania kory
37	Topola	<i>Populus sp.</i>	347	110															dostateczny
38/1	Topola	<i>Populus sp.</i>	312	99															posusz 20%, ślady po przyciętych konarach

38/2	Topola	<i>Populus sp.</i>	255	81								1	dostateczny
38a/1	Topola	<i>Populus sp.</i>	315	100								1	dostateczny
38a/2	Topola	<i>Populus sp.</i>	278	88								1	posusz 30%, ślady po przyciętych konarach
38b/1	Topola	<i>Populus sp.</i>	220	70							1		dostateczny
38b/2	Topola	<i>Populus sp.</i>	344	110								1	dostateczny, ślady po przyciętych konarach
38b/3	Topola	<i>Populus sp.</i>	268	85								1	dostateczny, ślady po przyciętych konarach
38b/4	Topola	<i>Populus sp.</i>	248	79								1	dostateczny
38c/1	Topola	<i>Populus sp.</i>	240	76								1	dostateczny, ślady po przyciętych konarach
38c/2	Topola	<i>Populus sp.</i>	356	113								1	dostateczny
39	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	39	12	1								dobry
40	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	55	18	1								dostateczny
41	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	178	57						1			dostateczny
42	Lipa drobnolistna	<i>Tilia cordata</i>	150	48						1			dostateczny
43	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	189	60						1			dostateczny, ślady po przyciętych konarach, spękania kory
44	brak drzewa w terenie												
45	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	146	46						1			dostateczny
46	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	149	47						1			dostateczny
47	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	176	56						1			dostateczny
47a	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	20	6	1								dostateczny
47b	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	15	5	1								dobry
48	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	141	45						1			dostateczny
49	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	157	50						1			dostateczny
50	brak drzewa w terenie												
51	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	138	44						1			dostateczny

136	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	42	13	1														dobry
137	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	60	19		1													dobry
138	klon jawor	<i>Acer pseudoplatanus</i>	55	18		1													dobry
139	klon zwyczajny	<i>Acer platanoides</i>	35	11	1														dobry
SUMA			58	45	24	17	20	14	11	13									

Brak drzewa w terenie - w odniesieniu do podkładu mapowego gdzie wrysowany był symbol drzewa, w terenie stwierdzono brak drzewa w tym miejscu - pozostała po nim karpina do usunięcia

Zrezygnowano z wyrębu - zrezygnowano z wyrębu drzewa po zmianach w projekcie, w wyniku których drzewo już nie koliduje z planowaną inwestycją. Oznaczenie wprowadzono w celu zachowania ciągłości numeracji drzew.

zapis 1/1, 1/2 - oznacza drzewo o dwóch pniach.

PRZEMISŁA
Jacek Żurawski
Jacek Żurawski