



Sośno, 2026-02-02.

RI.6220.9.2025

DECYZJA

Na podstawie 71 ust.1 i 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 ust 1, 1a i 2, art. 85 ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.) – zwanej dalej 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 (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), zwanego dalej w skrócie Kpa, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie KIP, na wniosek Zarządu Drogowego w Sępólnie Krajeńskim, działającego w imieniu Powiatu Sępoleńskiego, reprezentowanego przez Pełnomocnika – Pana Marcina Konowalskiego z firmy MTM Infrastruktura Brudło, Graczyk, Konowalski sp.k., po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Kraj. z dnia 22 października 2025 r. znak: N.NZ.9022.1.4.33.2025, opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Inowrocławiu z dnia 27 października 2025 r. nr DI.ZZŚ.4901.327.2025.GW oraz opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 5 grudnia 2025 r. znak: WOO.4220.718.2025.OB.3.

stwierdzam:

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pod nazwą: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1132C relacji Sępólno Krajeńskie – Jastrzębiec, na odcinku Szynwałd – Wielowicz o długości 3,68 km ulokowanym pomiędzy km 7+020,00, a km 10+700,00 jej przebiegu”**.
- II. Zgodnie z treścią art. 84 ust. 1a uouioś wskazuję:
 1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 2) W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno-bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.
- 3) Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić odpowiednie warunki sanitarno-higieniczne dla pracowników.
- 4) Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić rozwiązania techniczne i technologiczne ograniczające uciążliwość przedsięwzięcia, zapewnić ochronę gruntu i wód przed zanieczyszczeniami oraz prowadzić prawidłową segregację i utylizację odpadów.
- 5) Ze względu na rodzaj oraz charakter inwestycji wymagana jest jak najmniejsza ingerencja w środowisko.
- 6) W pracach związanych z realizacją przedsięwzięcia należy uwzględnić interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej.
- 7) Planowane zamierzenie inwestycyjne należy zaprojektować w sposób określony przepisami prawa oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, przyjmując technologie i urządzenia przyjazne środowisku.
- 8) Wszystkie urządzenia należy eksploatować w prawidłowy sposób oraz utrzymywać je we właściwym stanie technicznym.
- 9) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, dla ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 10) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 11) 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.
- 12) Ewentualne zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 13) Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym odpadów niebezpiecznych, zorganizować na szczelnym podłożu, w sposób zabezpieczający przed czynnikami atmosferycznymi i dostępem osób nieuprawnionych.
- 14) W trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
- 15) Wycinkę drzew kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe

wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków w obrębie przeznaczonych do usunięcia drzew. Kontrolę zadrzewień przeprowadzić nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinki nie prowadzić do czasu stwierdzenia 3 przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.

- 16) Faktyczną liczbę drzew wymagających usunięcia każdorazowo, na kolejnych etapach projektowania i realizacji przedsięwzięcia, ograniczać do niezbędnego minimum, dążąc do zachowania jak największej liczby drzew oraz usuwając wyłącznie te, których wycinka jest bezwzględnie konieczna dla realizacji inwestycji. Dopuszcza się usunięcie wyłącznie drzew wymienionych w załączonym wykazie jako potencjalnie przeznaczonych do wycinki.
- 17) Za usunięte drzewa i krzewy wykonać nasadzenia zastępcze w ilości co najmniej 110 drzew. Do nasadzeń stosować gatunki rodzime, np.: klon pospolity, jarząb pospolity, brzoza brodawkowata, buk pospolity, grab pospolity, jesion zwyczajny, lipa drobnolistna. Nasadzenia wykonać w granicach projektowanego pasa drogowego a w przypadku braku dostatecznej ilości miejsca na terenie wskazanym przez gminę Sępólno Krajeńskie.
- 18) 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.
- 19) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
- 20) Każdorazowo przed rozpoczęciem prac ziemnych przeprowadzać kontrolę terenu inwestycji pod kątem występowania osobników małych zwierząt. Stwierdzone zwierzęta niezwłocznie odłowić i przenieść poza teren robót, umożliwiając im bezpieczną kontynuację wędrówki.
- 21) Zestawienie drzew ustalonych do usunięcia:

Lp.	Numer drzewa	Gatunek drzewa	Kilometraż	Obwód [cm] / powierzchnia [m²]
1	206	lipa	7+125,00	250 cm
2	207	brzoza brodawkowata	7+156,00	45 cm
3	208	brzoza brodawkowata	7+159,00	–
4	218	jabłoń	8+310,00	20 cm
5	219	jabłoń	8+316,00	25 cm
6	220	jabłoń	8+322,00	25 cm
7	221	jabłoń	8+330,00	120 cm
8	222	jabłoń	8+332,00	20 cm
9	223	świerk pospolity	8+335,00	25 cm
10	224	jabłoń	8+335,00	20 cm
11	225	świerk pospolity	8+336,00	10 cm, 10 cm
12	226	świerk pospolity	8+338,00	30 cm
13	227	jabłoń	8+340,00	30 cm
14	228	świerk pospolity	8+341,00	15 cm, 10 cm, 20 cm
15	229	wiśnia ptasia (czereśnia)	8+341,00	20 cm
16	230	świerk pospolity	8+342,00	30 cm
17	231	świerk pospolity	8+343,00	20 cm
18	232	świerk pospolity	8+344,00	20 cm
19	233	jabłoń	8+344,00	30 cm
20	234	świerk pospolity	8+344,00	10 cm
21	235	świerk pospolity	8+345,00	30 cm
22	236	świerk pospolity	8+347,00	20 cm

23	237	świerk pospolity	8+348,00	20 cm
24	238	świerk pospolity	8+350,00	10 cm
25	239	świerk pospolity	8+351,00	30 cm
26	240	jabłoń	8+352,00	20 cm
27	241	wiśnia ptasia (czereśnia)	8+353,00	15 cm
28	242	wiśnia ptasia (czereśnia)	8+354,00	30 cm
29	243	jabłoń	8+570,00	100 cm
30	244	lipa drobnolistna	8+594,00	220 cm
31	245	lipa drobnolistna	8+611,00	140 cm
32	246	lipa drobnolistna	8+615,00	250 cm
33	247	lipa drobnolistna	8+621,00	280 cm
34	248	lipa drobnolistna	8+631,00	170 cm
35	249	lipa drobnolistna	8+646,00	210 cm
36	250	lipa drobnolistna	8+647,00	200 cm
37	251	lipa drobnolistna	8+682,00	170 cm
38	252	lipa drobnolistna	8+803,00	160 cm
39	253	lipa drobnolistna	8+825,00	200 cm
40	254	lipa drobnolistna	8+836,00	320 cm
41	256	lipa drobnolistna	8+858,00	220 cm
42	300	lipa drobnolistna	9+282,00	130 cm
43	341	lipa drobnolistna	9+557,00	270 cm
44	345	lipa drobnolistna	9+605,00	250 cm
45	346	lipa drobnolistna	9+624,00	270 cm

46	348	lipa drobnolistna	9+731,00	160 cm
47	349	lipa drobnolistna	9+741,00	150 cm
48	350	lipa drobnolistna	9+747,00	210 cm
49	351	jesion wyniosły	10+256,00	20 cm
50	352	lipa drobnolistna	10+262,00	40 cm
51	353	buk zwyczajny	10+271,00	30 cm
52	354	buk zwyczajny	10+281,00	30 cm
53	355	buk zwyczajny	10+288,00	20 cm
54	356	brzoza brodawkowata	10+295,00	40 cm
55	357	buk zwyczajny	10+309,00	40 cm
56	360	klon zwyczajny	10+489,00	140 cm
57	361	jesion wyniosły	10+495,00	30 cm
58	364	jesion wyniosły	10+583,00	140 cm
59	365	jesion wyniosły	10+599,00	60 cm
60	366	jesion wyniosły	10+630,00	70 cm
61	367	jesion wyniosły	10+647,00	130 cm
62	368	jesion wyniosły	10+663,00	60 cm
63	369	jesion wyniosły	10+694,00	90 cm
64	374	jesion wyniosły	8+154,00	5–10 cm
65	375	dąb szypułkowy	8+291,00	220 cm
66	376	lipa drobnolistna	8+590,00	220 cm
67	377	lipa drobnolistna	9+820,00	160 cm
68	378	głóg	9+834,00	25 cm

69	379	lipa drobnolistna	10+213,00	50 cm
70	380	klon zwyczajny	10+254,00	120 cm
71	381	jałowiec pospolity	10+357,00	40 cm
72	382	jesion wyniosły	10+042,00	90 cm
73	383	wierzba płacząca	8+038,00	40 cm, 20 cm, 30 cm, 15 cm
74	384	lipa drobnolistna	8+034,00	5 cm, 15 cm
75	385	lipa drobnolistna	8+027,00	30 cm, 10 cm
76	386	lipa drobnolistna	8+023,00	45 cm
77	387	wierzba płacząca	8+045,00	120 cm
78	424	brzoza brodawkowata	9+610,00	100 cm
79	425	brzoza brodawkowata	9+604,00	80 cm
80	426	brzoza brodawkowata	9+623,00	90 cm
81	429	lipa drobnolistna	8+043,00	90 cm
82	430	świerk pospolity	7+867,00	120 cm
83	431	świerk pospolity	7+869,00	130 cm

22) wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do istniejących gruntowych rowów drogowych, bądź też na inne powierzchnie pasa drogowego położone poza koroną drogi.

2. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 uouioś:

- 1) Nie zmniejszać średnicy przepustu drogowego w km 7+313 (min. 800 mm średnicy).

Uzasadnienie

Na wniosek z dnia 5 września 2025 r. (data wpływu: 10 września 2025 r.) Zarządu Drogowego w Sepólnie Krajeńskim, działającego w imieniu Powiatu Sepoleńskiego, reprezentowanego przez Pełnomocnika – Pana Marcina Konowalskiego z firmy MTM Infrastruktura Brudło, Graczyk, Konowalski sp.k. (zwany dalej Inwestorem) zostało wszczęte

postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 1132C relacji Sępólno Krajeńskie – Jastrzębiec, na odcinku Szynwałd – Wielowicz o długości 3,68 km ułożonym pomiędzy km 7+020,00, a km 10+700,00 jej przebiegu**”.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją Wójt Gminy Sośno (zwany dalej Organem) ustalił, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi 8 o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*”, ponieważ długość rozbudowywanej drogi wynosi około 3,68 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z uwagi, że analizowana inwestycja dotyczy rozbudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

W powyższej sprawie liczba stron przekracza 10, wobec powyższego zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 uouioś zawiadomienie stron następuje w formie publicznego obwieszczenia.

W związku z powyższym Organ obwieszczeniem z dnia 3 października 2025 r. (znak: RI.6220.9.2025) zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego i w dniu 9 października 2025 r. przedłożył wniosek do organów opiniujących, o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia o czym poinformował strony postępowania obwieszczeniem z dnia 27 października 2025 r. (znak RI.6220.9.2025).

Do tut. Organu wpłynęła, opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim z dnia 22 października 2025 r. (znak: N.NZ.9022.1.4.33.2025) stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazująca na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które w całości zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 27 października, znak WOO.4220.718.2025.OB. wezwał Organ do uzupełnienia Kip.

Do tut. Organu wpłynęła, opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich z dnia 27 października 2025 r. (znak: DI.ZZŚ.4901.327.2025.GW) stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wskazująca na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które w całości zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Organ pismem z dnia 29 października (znak: RI.6220.9.2025) wezwał Inwestora do uzupełnienia Kip oraz obwieszczeniem z dnia 29 października 2025 r. (znak: RI.6220.9.2025) zawiadomił Strony o opiniach oraz pismach, które wpłynęły w sprawie.

Inwestor w dniu 18 listopada 2025 r. przedłożył Organowi uzupełnienia do Kip i Organ pismem z dnia 20 listopada 2025 r. przekazał ww. uzupełnienia do Organów opiniujących.

Obwieszczeniem z dnia 20 listopada 2025 (znak: RI.6220.9.2025) Organ poinformował Strony o przebiegu postępowania.

Państwowy Powiatowego Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim pismem z dnia 25 listopada 2025 r. (znak: N.NZ.9022.1.4.36.2025), po przeanalizowaniu uzupełnień do Kip podtrzymał zajęte stanowisko wydane opinią z dnia 23 października 2025 r. (znak: N.NZ.9022.1.4.33.2025).

Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wód Polskich pismem z dnia 1 grudnia 2025 r. (znak: DI.ZZŚ.4901.327.2025.GW), po przeanalizowaniu uzupełnień do Kip podtrzymał zajęte stanowisko wydane opinią z dnia 27 października 2025 r (znak: DI.ZZŚ.4901.327.2025.GW).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem z dnia 5 grudnia 2025 r. (znak: WOO.4220.718.2025.OB.2), przedłużył termin rozpatrzenia sprawy.

Postanowieniem z dnia 5 grudnia 2025 r. (znak: WOO.4220.718.2025.OB.3) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując jednocześnie na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków i wymagań. Warunki te zostały w pełni uwzględnione w niniejszej decyzji.

W związku z powyższym Organ obwieszczeniem z dnia 22 grudnia 2025 r. (znak: RI.6220.9.2025) zawiadomił strony o ww. opiniach Organów współdziałających oraz o zebranych materiale dowodowym. Wyzaczył stronie termin do wypowiedzenia się w zakresie zebranego materiału dowodowego. W wyznaczonym terminie nie wpłynęła żadna uwaga w zakresie zebranych dowodów i materiałów.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę drogi powiatowej nr 1132C relacji Sępólno Krajeńskie – Jastrzębiec, na odcinku Szynwałd – Wielowicz o długości 3,68 km, ulokowanym pomiędzy km 7+020,00 a km 10+700,00 jej przebiegu.

Wskazana droga łączy miejscowości Jastrzębiec, Szynwałd i inne pobliskie ze stolicą powiatu Sępólnem Krajeńskim, a co za tym idzie dwie gminy, tj. gminę Sępólno Krajeńskie i gminę Sośno. Ponadto, łączy te miejscowości z drogą krajową nr 25 relacji Bobolice-Bydgoszcz-Oleśnica, wiodącą do stolicy województwa – Bydgoszczy.

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

Uzasadnienie konieczności wykonania projektowanej rozbudowy stanowią ww. niedoskonałości, a także konieczność:

- dążenia do poprawy stanu technicznego dróg
- poprawy standardów dostępności komunikacyjnej do obszarów zagospodarowanych,
- skrócenia czasu przejazdu,
- wyeliminowania lub zmniejszenia wszelkich uciążliwości i barier w korzystaniu z ciągów komunikacyjnych,
- dążenia do zmniejszenia ilości awarii technicznych, kolizji i wypadków drogowych poprzez maksymalne wyeliminowanie ich przyczyn wynikających z niedoskonałości dróg.

Inwestorem przedsięwzięcia będzie Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim.

Rozpatrywany obszar planowanego zamierzenia leży w terenie, gdzie znajdują się m.in. obszary istniejącej zabudowy (centrum wsi i zabudowa zagrodowa).

Istniejąca droga posiada nawierzchnię asfaltową o szerokości jezdni ok. 4,5 m – 5,0 m w rejonie miejscowości Szynwałd oraz ok. 6,0 m – 6,5 m w miejscowości Wielowicz.

W następstwie realizacji inwestycji drogowej nie ulegnie zmianie jej klasa, dalej będzie to droga klasy Z (zbiorcza). W wyniku przeprowadzenia projektowanej rozbudowy nie ulegnie zmianie eksploatacyjna kategoria ruchu, którą określa się jako KR3. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 115 kN.

W zakresie robót składających się na realizację planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego przewiduje się wykonać:

- roboty przygotowawcze polegające na zdjęciu humusu i darniny wraz z jego składowaniem w wydzielonym miejscu,
- wycinkę drzew będących w kolizji z inwestycją,
- prace ziemne w zakresie wykonania wykopów (do głębokości max. 1,0 m w zakresie korytowania nawierzchni oraz budowy rowów) oraz wykopów związanych z wykonaniem sieci uzbrojenia terenu (max. 2,0 m – 2,5 m),
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni, m.in. nawierzchni asfaltowej drogi głównej oraz innych nawierzchni (m.in. innych nawierzchni asfaltowych, nawierzchni z kostki betonowej, kamiennej itp.), w tym chodników, zjazdów itp.,
- przebudowę sieci uzbrojenia terenu, kolidującą z rozbudowywaną drogą,
- budowę nowej nawierzchni jezdni asfaltowej o szerokości podstawowej 6,0 m z poszerzeniami w obrębie łuków poziomych,
- przebudowę zjazdów istniejących oraz budowa zjazdów nowych o nawierzchni asfaltowej oraz z nawierzchni z kostki betonowej wraz z budową przepustów średnicy 400 mm pod zjazdami (w przypadku zjazdów na długości rowów),
- rozbudowę i budowę nowych odcinków chodnika (średnia szerokości 2,3 m) o nawierzchni z kostki betonowej,
- budowę odcinka drogi dla pieszych i rowerów szerokości 3,0 m o nawierzchni asfaltowej,
- umocnienie poboczy gruntowych szerokości 1,0 m mieszanką niezwiązaną,

- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie nowego oznakowania drogowego.

Podstawowym celem inwestycji jest usprawnienie ruchu i poprawa bezpieczeństwa użytkowników przedmiotowej drogi oraz mieszkańców miejscowości na projektowanej trasie.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takich jak: koparko-ładowarki, walec drogowy, rozkładarki mieszanek mineralno-bitumicznych, sprzęt drobny (typu ubijaki i przecinarki mechaniczne) oraz samochody ciężarowe.

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

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody, kruszywa łamanego, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

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, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW600035, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono 11 jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW6000101884819 – „Orla do jez. Wiącborskiego”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: brak danych (stan ekologiczny: nie można dokonać oceny stanu ekologicznego z powodu braku badań biologicznych w JCWP; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności

cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

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

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

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.

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

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

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

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem wykopów o głębokości do 2,5 m p.p.t., które nie powinny wymagać odwadniania, ponieważ będą realizowane powyżej 12 zwierciadła wód podziemnych. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

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

Jak wynika z Kip, nie przewiduje się potrzeby utworzenia zaplecza budowy, ponieważ materiały budowlane będą dostarczane i wykorzystywane na bieżąco. Gdyby jednak zaszła taka potrzeba, ewentualne zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować 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 Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczony dla JCWP cel środowiskowy dotyczący zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny, ponieważ ciek Orla przepływa w odległości ponad 100 m od terenu realizacji przedsięwzięcia, w związku z czym w jego obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace.

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji

niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, oddziaływanie inwestycji zamykać się będzie w granicach administracyjnych działek drogowych. W związku z tym, nie będzie występowało skumulowane oddziaływanie.

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

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów 13 wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla).

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

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

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

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 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.).

Na etapie realizacji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Wszelkie uciążliwości

związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Ze względu na strukturę i natężenie ruchu nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych.

Przedmiotowy odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. W związku z powyższym, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny po zrealizowaniu zamierzenia. W ramach inwestycji zostaną wykonane roboty wpływające na poprawę klimatu akustycznego.

Wykonanie rozbudowy istniejącej nawierzchni, ze względu na zły jej stan techniczny wpłynie na: zmniejszenie zapylenia, dzięki obniżeniu oporów toczenia pojazdów nastąpi ograniczenie emisji spalin i poprawa komfortu jazdy oraz bezpieczeństwo ruchu pojazdów samochodowych. Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po przebudowie.

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, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM_{2,5}. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza. 15 Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Teren, na którym planuje się inwestycje, jak stwierdzono w uzupełnieniu Kip, miejscami znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Ozów Wielowickich, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) oraz uchwałę nr VI/115/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 maja 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Ozów Wielowickich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 3065),

w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja zamierzenia wymaga wycinki do 83 drzew, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej skali wycinki, w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem ograniczenia ryzyka uwięzienia i zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontroli terenu przed rozpoczęciem prac.

Dla zapewnienia możliwości migracji płazów wskazano konieczność utrzymania średnicy przepustu drogowego w km 7+313 na poziomie co najmniej 800 mm.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip wraz z uzupełnieniem, ustalono że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

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

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

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia, zawarte w opiniach organów współdziałających, koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zostały w całości uwzględnione w niniejszej decyzji i wynikają z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza

oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

Mając powyższe na uwadze orzekam jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Sośno, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zgodnie z art. 127a Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Iwona Sikorska
Sekretarz Gminy Sośno
(podpisano elektronicznie)

**Decyzja została umieszczona
w Biuletynie Informacji
Publicznej Urzędu Gminy
Sośno na okres 14 dni od
02.02.2026 r.**

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim działający w imieniu Powiatu Sępoleńskiego ul. T. Kościuszki 89-400 Sępólno Krajeńskie
Reprezentowany przez: Marcina Konowalskiego MTM Infrastruktura Brudło, Graczyk, Konowalski sp.k., pl. 20 Października 14, 62-050 Mosina,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa,
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ul. Kościuszki 28 , 89-400 Sępólno Kraj.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE Zarząd Zlewni w Inowrocławiu, ul. Królowej Jadwigi20, 88-100 Inowrocław

Załącznik nr 1

do decyzji z dnia 2 lutego 2026 r. (znak: RI.6220.9.2025)

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

„Rozbudowa drogi powiatowej nr 1132C relacji Sępólno Krajeńskie – Jastrzębiec, na odcinku Szynwałd – Wielowicz o długości 3,68 km ulokowanym pomiędzy km 7+020,00, a km 10+700,00 jej przebiegu”.

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie rozbudowę drogi powiatowej nr 1132C relacji Sępólno Krajeńskie – Jastrzębiec, na odcinku Szynwałd – Wielowicz o długości 3,68 km ulokowanym pomiędzy km 7+020,00 a km 10+700,00 jej przebiegu. Inwestycja prowadzona będzie w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1132C na działkach drogowych:

- nr 4/1, 59, 297 obręb ewidencyjny 0013 Szynwałd, gmina Sośno;

- nr 36/2, 255, 267 obręb ewidencyjny 0018 Wielowicz, gmina Sośno;

a także w razie konieczności na działkach przyległych do drogi, tj.:

- nr 134/3, 266, 136/1, 100/4, 203, 3/4, 278, 36/1, 277, 129, 121, 274, 276, 150, 143, 151/2, 267, 3/7, 7/1, 3/5, 14/3, 14/1, 12, 11/2, 265, 123, 287, 122/2, 289, 286, 287, 130, 131, 120, 133/1, 134/7, 272/1, 136/2, 115/1, 110, 105/1, 105/3, 151/3, 101, 290, 285, 154, 155/1, 100/3, 156/2, 165/4, 201, 270, 202/3, 202/4, 178, 179, 202/2, 111/1, 148, 153 obręb ewidencyjny 0018 Wielowicz, gmina Sośno;

- nr 136, 71, 101, 90/1, 54/3, 85, 76, 167/2, 1/2, 117, 116, 8, 114/3, 14, 113/2, 113/1, 112/2, 111/8, 39/8, 39/9, 103, 39/6, 100, 40, 48, 97, 50/2, 96/1, 50/3, 93/3, 53, 93/4, 90/3, 54/5, 88/2, 54/9, 54/7, 58/4, 58/2, 58/3, 54/1, 80/1, 60/1, 77/6, 63/1, 77/9, 67/1, 67/2, 77/1, 68/1, 68/2 obręb ewidencyjny 0013 Szynwałd, gmina Sośno, powiat sępoleński, województwo kujawsko-pomorskie.

Realizacja zadania obejmować będzie wykonanie robót budowlanych branży drogowej. Odwodnienie jezdni drogi realizowane będzie tak, jak dotychczas, tzn. jako grawitacyjne, powierzchniowe, spadkami podłużnymi i poprzecznymi, poprzez pobocza drogi, do istniejących gruntowych rowów drogowych, bądź też na inne powierzchnie pasa drogowego położone poza koroną drogi.

W trakcie inwestycji drogowej, w razie potrzeby, po wcześniejszym zgłoszeniu lub uzyskaniu pozwolenia wodnoprawnego, dokonane zostaną odtworzenia, przebudowy lub rozbudowy istniejących przepustów drogowych. W związku z poszerzeniem drogi, w razie konieczności, przepusty zostaną przedłużone.

Inwestorem przedsięwzięcia będzie Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim Powiat Sępoleński.

Rodzaj technologii:

W zakresie robót składających się na realizację planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na rozbudowie drogi przewiduje się wykonać:

- roboty przygotowawcze polegające na zdjęciu humusu i darniny wraz z jego składowaniem w wydzielonym miejscu;
- wycinkę drzew będących w kolizji z inwestycją;

- prace ziemne w zakresie wykonania wykopów (do głębokości max. 1,0m w zakresie korytowania nawierzchni oraz budowy rowów) oraz wykopów związanych z wykonaniem sieci uzbrojenia terenu (max. 2,0m – 2,5m);
- rozbiórkę istn. nawierzchni, m.in. nawierzchni asfaltowej drogi głównej oraz innych nawierzchni (m.in. innych nawierzchni asfaltowych, nawierzchni z kostki betonowej, kamiennej itp.), w tym chodników, zjazdów itp.;
- przebudowę sieci uzbrojenia terenu, kolidującą z rozbudowywaną drogą;
- budowę nowej nawierzchni jezdni asfaltowej o szerokości podstawowej 6,0m z poszerzeniami w obrębie łuków poziomych;
- przebudowę zjazdów istniejących oraz budowa zjazdów nowych o nawierzchni asfaltowej oraz z nawierzchni z kostki betonowej wraz z budową przepustów średnicy 400mm pod zjazdami (w przypadku zjazdów na długości rowów);
- rozbudowę i budowę nowych odcinków chodnika (śr. szerokości 2,3m) o nawierzchni z kostki betonowej;
- budowę odcinka drogi dla pieszych i rowerów szerokości 3,0 m o nawierzchni asfaltowej;
- demontaż istniejącego i budowę nowego przepustu drogowego w km 7+313 z rur PEHD $\varnothing$ 800 mm, na fundamencie kruszywowym zakończony studnią betonową wraz z umocnieniem skarpy i dna rowu płytami ażurowymi typu krata.
- umocnienie poboczy gruntowych szerokości 1,0 m mieszanką niezwiązaną;
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wykonanie nowego oznakowania drogowego.

W ramach wykonania konstrukcji poszerzenia istniejącej jezdni planowane jest wykonanie stabilizacji gruntu cementem, wykonanie podbudowy pomocniczej z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie oraz wykonanie podbudowy zasadniczej i warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

W ramach wykonania wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni planowane jest wykonanie jej profilowania kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie wraz z wykonaniem warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

Nową nawierzchnię jezdni drogi planuje się wykonać z betonu asfaltowego.

Planowana powierzchnia zagospodarowania drogowego:

- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego	ok. 24 100 m ²
- nawierzchnia drogi dla pieszych i rowerów lub dróg rowerowych z betonu asfaltowego	łącznie ok. 350 m ²
- nawierzchnia zjazdów o nawierzchni z betonu asfaltowego	ok. 1750 m ²
- nawierzchnia zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej	ok. 1050 m ²
- nawierzchnia opasek wzdłuż jezdni (o szerokości 75cm) oraz chodników o nawierzchni z kostki betonowej	ok. 4450 m ²
- nawierzchnia powierzchni utwardzonych z kostki kamiennej (w tym powierzchnie zwiększające przejezdność, wyspy dzielące w jezdni)	ok. 510 m ²
Powierzchnia terenu objęta inwestycją	ok.3,3 ha

Obszar planowanej inwestycji

