

RI.6220.9.2021

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80 ust. 1, art. 82, art. 83 oraz art. 85 ust. 1 i 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś, w związku z § 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 j.t.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735)

po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, złożonego przez Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, w imieniu której występuje Pełnomocnik Anna Skarżyńska-Zientak, reprezentująca firmę RODEN Road Design Polska sp. z o.o, zwaną dalej Inwestorem,

oraz po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Kraj. z dnia 21 lipca 2021 r. znak: N.NZ.9022.1.4.7.2021, opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Chojnicach z dnia 26 lipca 2021r. nr GD.ZZŚ.1.435.224.2021.MK , w uzgodnieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 15 grudnia 2022 r. znak: WOO.4221.168.2022.OD.5, sprostowanego postanowieniem z dnia 16 stycznia 2023 r. nr WOO.4221.168.2022.OD.7, po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i przeprowadzeniu procedury udziału społeczeństwa oraz po zasięgnięciu opinii Burmistrza Koronowa z dnia 1 lutego 2023 r. nr ROŚKZE.6220.19.2021

**ustalam :**

**środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo – Mąkowarsko”, w wariantcie 1 po istniejącej trasie, z obejściem miejscowości Dziedno po nowym śladzie.**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo - Mąkowarsko, od km 106+850 na obszarze niezabudowanym, ok. 265 m przed skrzyżowaniem z drogą powiatową DP1137C (kierunek Obodowo, Sośno) do km 115+088 tj. ok. 40 m za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 237 w kierunku Tucholi. Rozbudowa drogi ma na celu

podniesienie standardu technicznego drogi oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przedsięwzięcie usytuowane jest w województwie kujawsko - pomorskim, w powiatach sępoleńskim i bydgoskim, w gminach Sośno oraz Koronowo.

Szczegółowy zakres inwestycji to:

- rozbudowa drogi na odcinku około 9,3 km z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 7,0 m z przystosowaniem do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś,
- wyznaczenie pasów dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniach gdzie zachodzi taka potrzeba,
- wprowadzenie wysp kanalizujących na skrzyżowaniach w miejscach gdzie zachodzi taka potrzeba,
- korekta łuków poziomych i pionowych z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- korekta przekroju podłużnego drogi z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- zmiana przebiegu drogi w planie w niezbędnym zakresie do dostosowania drogi do parametrów klasy GP i poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- wykonanie ciągów pieszych i rowerowych z wyznaczeniem przejść dla pieszych, w szczególności w miejscowości Dziedno oraz na odcinku Mąkowsko – Rybkowo,
- wykonanie obejścia miejscowości Dziedno po nowym śladzie.
- budowa zatok autobusowych wraz z peronami dla podróżnych,
- przebudowa istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi,
- budowa/przebudowa kompleksowego odwodnienia drogi, w tym regulacja odtworzenie rowów i kanalizacji deszczowej,
- przebudowa przepustów drogowych,
- budowa kanału technologicznego,
- budowa stacji pogodowej,
- przebudowa kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu – sieciami energetyczną i teletechniczną,
- budowa stanowiska do ważenia pojazdów,
- rozbudowa oświetlenia drogowego,



- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, wprowadzenie rozwiązań technicznych zapewniających poprawę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- rozbiórka obiektu kolejowego zlokalizowanego około km 107+832 i dostosowanie drogi do nowych rozwiązań.

Na całości rozbudowywanego odcinka zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej i szerokości 2,50 m, z ewentualnym poszerzeniem do 3,5 m jeśli ciąg zlokalizowany jest bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Ciąg pieszo-rowerowy nie występuje na długości obejścia miejscowości Dziedno, na którym to odcinku ruch pieszy i rowerowy odbywać się będzie po starym przebiegu drogi krajowej przez tą miejscowość.

**II. 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 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.
2. Wody pochodzące z tymczasowego odwadniania wykopów odprowadzać do cieków wodnych, rowów drogowych lub rowów melioracyjnych poprzez odstożnik, celem zmniejszenia stężenia zawiesiny.
3. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza terenami chronionymi akustycznie, na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, poza zasięgiem rzutu koron drzew, w odległości co najmniej 100 m od jezior, rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
4. Tereny zajęte na czas realizacji inwestycji oraz tereny wokół inwestycji utrzymywać w należytej czystości.
5. Wszelkie naprawy maszyn i pojazdów, wymiana smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowaniem sprzętu powinno odbywać się tylko w wyznaczonych miejscach, poza wykopami.
6. 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)

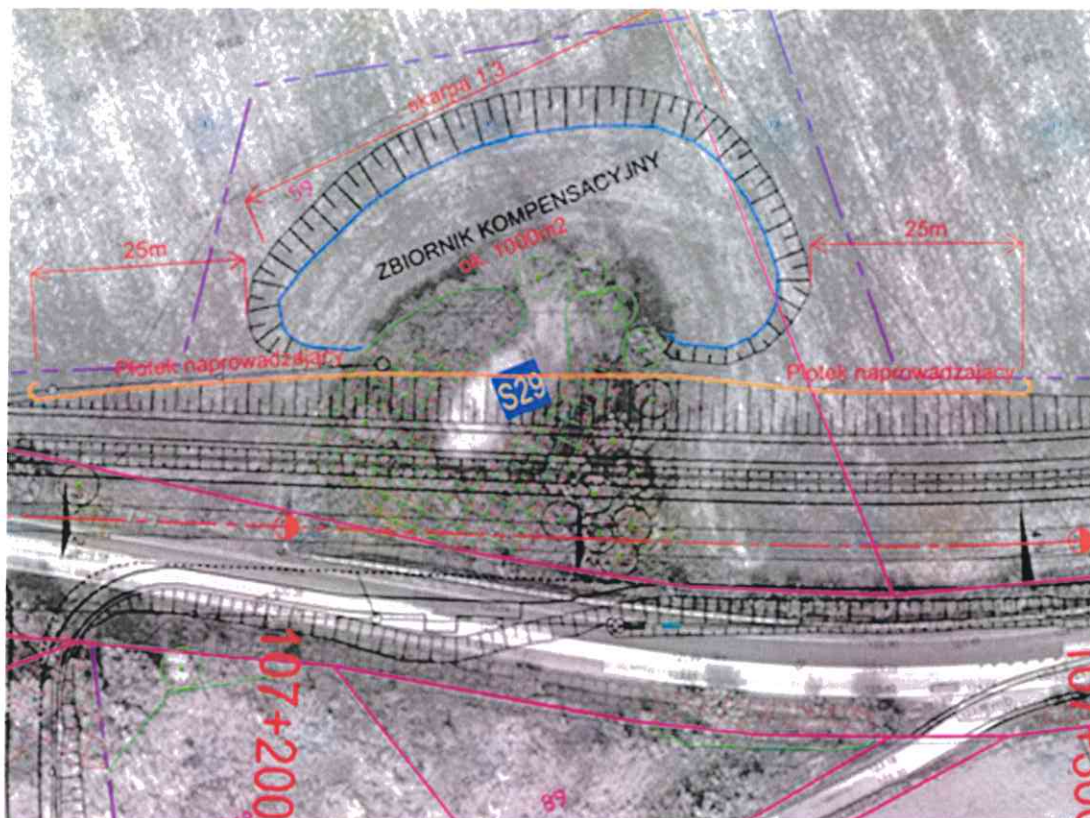
- w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
  8. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
  9. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
  10. Niezanieczyszczone masy ziemne powstałe na etapie realizacji zamierzenia, wykorzystać do wypełniania powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu na terenie budowy lub/i przekazywać do przetwarzania zgodnie z obowiązującymi przepisami poza teren przedsięwzięcia.
  11. Na etapie realizacji inwestycji wyznaczyć miejsca magazynowania wytworzonych odpadów, w tym uszczelnione i zadaszone miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych.
  12. Odpady magazynować selektywnie w sposób uwzględniający ich właściwości fizykochemiczne, w wyznaczonych miejscach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
  13. Na etapie budowy zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne: przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem oraz zapewnić systematyczny wywóz nieczystości przez wyspecjalizowaną firmę.
  14. W przypadku urządzeń wodnych oraz odprowadzania do nich wód opadowych i roztopowych konieczne jest uzyskanie odpowiedniej zgody wodnoprawnej, zgodnie z art. 35 ust. 3 pkt 7 i art. 389 pkt 6 i 9 ustawy z dnia 20.07.2017 r. Prawo wodne.
  15. W przypadku konieczności odprowadzania wód z wykopów budowlanych należy dokonać zgłoszenia wodnoprawnego, zgodnie z ustawą Prawo wodne.
  16. Eksploatacja systemu kanalizacji powinna obejmować systematyczną kontrolę studzienek kanalizacyjnych, wpustów deszczowych, osadników i usuwanie z nich osadu oraz substancji ropopochodnych.
  17. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
  18. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia



- lub w dowolnym terminie, po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed wycinką przez specjalistę ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków w ich obrębie.
19. Z uwagi na wycinkę drzew zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej skali wycinki (minimum 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, minimum 2:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie 101-200 cm oraz minimum 3:1 za każde drzewo o obwodzie powyżej 200 cm), uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Nasadzenia wykonać w granicach projektowanego pasa drogowego lub przy innej drodze, w możliwie najbliższej lokalizacji przedmiotowej inwestycji.
20. Zapewnić trwałość kompensacji poprzez systematyczne podlewanie, nawożenie i pielnie wykonane nasadzeń oraz regularne zastępowanie obumarłych roślin.
21. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
- odeskowanie pni drzew,
  - wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
  - zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
  - 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.
22. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów rolnych rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed zajęciem terenu przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt na terenie inwestycji.
23. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Zabezpieczyć także skarpy poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.
24. Prace w obrębie ww. przepustów prowadzić w sposób nieograniczający przepływu wody w ciekach.

25. W przypadku przebudowy pozostałych przepustów nie zmniejszać ich średnicy (minimalna średnica 0,8 m).
26. Likwidację części zbiornika wodnego, będącego siedliskiem płazów na trasie projektowanej drogi w ok. km 107+220 wykonać pod następującymi warunkami:
- wszelkie prace w obrębie likwidowanego zbiornika prowadzić pod nadzorem herpetologa,
  - termin prac - przełom września i października,
  - część zbiornika przeznaczonego do zachowania zabezpieczyć szczelną ścianką od strony części planowanej do zasypania, a następnie obniżyć poziom lustra wody w części przeznaczonej do zasypania (stosowane urządzenia muszą być zabezpieczone przed wciągnięciem zwierząt) i odłowić płazy (ręcznie, do wiader), przenosząc je do części zbiornika planowanego do zachowania. Osuszoną część zbiornika zasypać bezpośrednio po odłowieniu zwierząt, jednostronnym frontem roboczym,
  - prace prowadzić w sposób umożliwiający zachowanie istniejącej roślinności na brzegach zbiornika.
27. Wprowadzić stałe wyгородzenie zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
- zastosować płotki wykonane z materiału litego (prefabrykat betonowy, tworzywo sztuczne lub stal),
  - wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,
  - szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
  - zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wyгородzenia,
  - przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
  - na końcach wyгородzenia wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
  - dokładną lokalizację wyгородzenia i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem,
  - wyгородzenie wprowadzić przed rozpoczęciem prac budowlanych, a w przypadku braku możliwości zastosowania stałego płotka herpetologicznego w fazie realizacji inwestycji, zastosować tymczasowe wyгородzenia o parametrach technicznych takich jak powyżej, wykonane z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, które po zrealizowaniu zamierzenia zastąpić stałym wyгородzeniem,
  - wyгородzenie w ok. km 107+220, od strony zbiornika wodnego, wykonać zgodnie z poniższym rysunkiem:





Rysunek 1. Wygradzenie zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się pól w ok. km 107+220, od strony zbiornika wodnego.

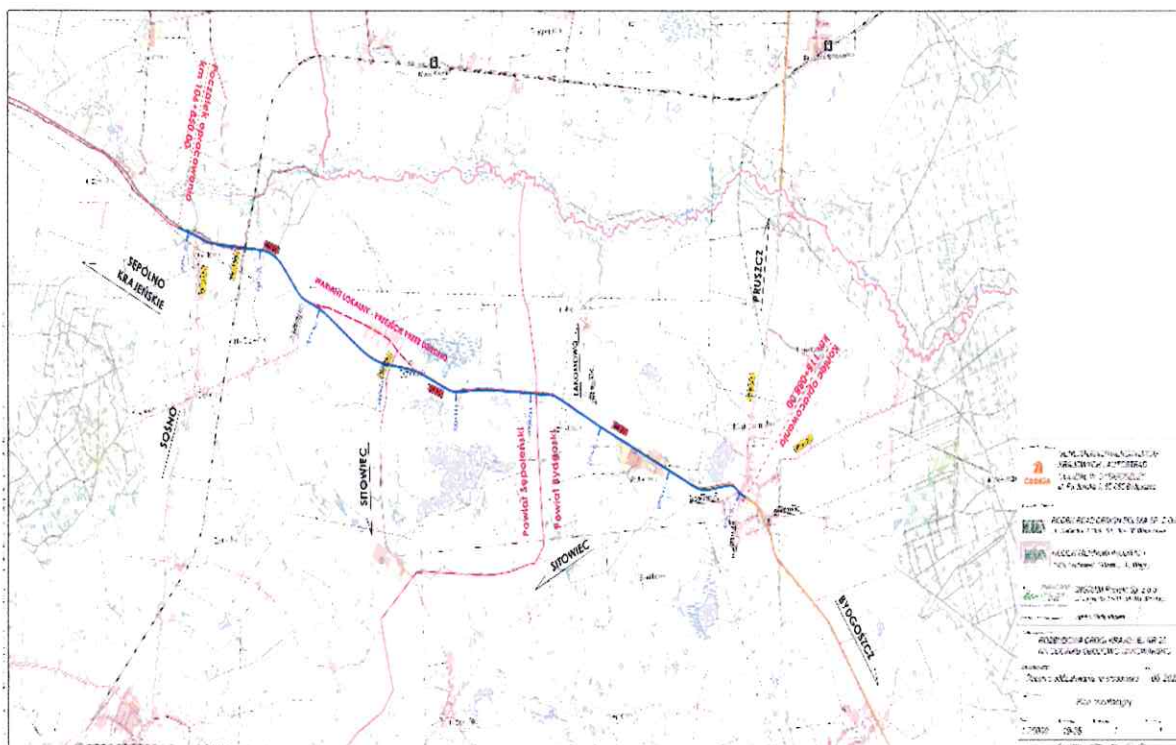
28. Prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie w szczególności:
- kontrola wdrażania działań związanych z minimalizacją oddziaływania na środowisko przyrodnicze na etapie budowy,
  - kontrola drzew przeznaczonych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione,
  - kontrola prac w obrębie cieków celem zachowania niezakłóconego przepływu wody oraz zabezpieczenia przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód,
  - weryfikacja poprawności rozwiązań i kontrola wykonania przejść dla zwierząt,
  - kontrola poprawności wykonania zabezpieczenia drzew i krzewów przed uszkodzeniem,
  - koordynacja i nadzór na poprawnością wyznaczania miejsc związanych z lokalizacją placów budowy oraz zaplecza materiałów budowlanych,
  - weryfikacja stanowisk i bieżąca kontrola występowania chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt na obszarze inwestycji,
  - podejmowanie działań zaradczych w dodatkowym zakresie, w celu przeciwdziałania zagrożeniom i zniszczeniu siedlisk i gatunków,



- i) w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla chronionych gatunków i ich siedlisk wstrzymywanie prac i określanie dodatkowych działań związanych z ich ochroną i zabezpieczeniem, w tym również przesiedleniem,
- j) w przypadku stwierdzenia występowania przemieszczeń płazów wyznaczenie odcinków do postawienia tymczasowych płotków herpetologicznych zabezpieczających teren budowy,
- k) bieżąca, codzienna kontrola ogrodzeń i płotków, a także wykopów i kolein w poszukiwaniu uwięzionych zwierząt, ich wychwytywanie i przemieszczanie na bezpieczny teren.

**III. 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 i 27:**

- a. Inwestycję zrealizować w wariantcie 1 po istniejącej trasie, z obejściem miejscowości Dziedno po nowym śladzie, w granicach terenu wskazanego na poniższym rysunku (zaznaczona kolorem niebieskim):



1. Oświetlenie terenu zamierzenia wykonać z wykorzystaniem źródła światła o niskiej emisji promieniowania UV (np. LED) oraz lampami skierowanymi w dół oraz

ograniczyć do odcinków drogi w obrębie skrzyżowań, przejść dla pieszych, miejsc do ważenia pojazdów i zatok autobusowych, zgodnie z poniższym zestawieniem:

- od około km 107+013 do km 107+446 (skrzyżowanie DK 25 z DP1137C),
  - od około km 109+800 do km 110+244 (skrzyżowanie DK 25 z DP 1139C),
  - wyjazd z miejscowości Dziedno w rejonie DP 1139C,
  - od około km 111+450 do km 111+800 (przejście dla pieszych,
  - od około km 111+840 do km 112+200 (stanowisko do ważenia pojazdów),
  - od km 112+700 do km 114+200 (rejon przejścia dla pieszych i zatok autobusowych w miejscowości Rybkowo),
  - od około km 114+926 do 115+085 (miejscowości Mąkowarsko).
2. Zastosować znaki ostrzegawcze „Zwierzęta dzikie” (A-18b) w km 106+100 (strona prawa) i km 107+090 (strona lewa na końcu zatoki autobusowej) oraz w km 111+400 (strona prawa) i km 113+050 (strona lewa).
  3. Transparentne powierzchnie ekranów akustycznych zabezpieczyć przed ryzykiem kolizji ptaków z ww. elementami ekranów poprzez zastosowanie na powierzchniach przezroczystych czarnych pionowych pasów o szerokości 2 cm rozmieszczonych co 10 cm od siebie oraz dodatkowo wykonanie na górnej krawędzi ekranu poziomego czarnego pasa o szerokości 10 cm.
  4. Przepust w km 107+060 przystosować do funkcji przejścia dla małych zwierząt.  
Parametry przepustu:
    - a) długość 33,5 m,
    - b) przekrój 3x3 m zwężony przez półki dla zwierząt.Parametry półek:
    - a) wysokość półki nad dnem cieku – 0,5 m,
    - b) wysokość nad półką – 2,1 m,
    - c) szerokość półki – 0,7 m.
  5. Przepust w km 108+211 przystosować do funkcji przejścia dla małych zwierząt.  
Parametry przepustu:
    - a) długość – 22,1 m,
    - b) przekrój 3x2 m, zwężony przez półki dla zwierząt.Parametry półek:
    - a) wysokość półki nad dnem cieku – 0,5 m,
    - b) wysokość nad półką – 1,3 m,
    - c) szerokość półki – 0,7 m.
  6. Przed likwidacją części zbiornika wodnego, będącego siedliskiem płazów na trasie projektowanej drogi w ok. km 107+220 wykonać zbiornik kompensacyjny



o powierzchni ok. 1000 m<sup>2</sup>, od strony północnej istniejącego zbiornika, pod następującymi warunkami:

- a) zbiornik kompensacyjny powinien charakteryzować się zróżnicowaną głębokością – 1,5 m w miejscu najgłębszym oraz ok. 30 cm na płycznach,
- b) nachylenie dna odtwarzanej części zbiornika powinno wynosić nie więcej niż 6° przynajmniej na 50% nowej linii brzegowej od strony północnej,
- c) skarpa powyżej lustra wody powinna mieć nachylenie nie większe niż 1:3 od strony północnej oraz nie mniejsze niż 1:1,5 od strony południowej (u podstawy nasypu drogowego).

7. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni wykonać w następujący sposób:

- a) Odcinek od km 106+850 (początek opracowania) do km 107+243: kanalizacja deszczowa w rejonie skrzyżowania w miejscowości Obodowo od km 106+850 do km: 107+243 strona prawa oraz 107+155 strona lewa, z wylotem do cieku przecinającego drogę w km 107+060. W ciągu kanalizacji, w km 107+137 wykonać osadnik.
- b) Odcinek od km 107+243 do km 107+525: rowy trawiaste obustronne od lokalnego wododziału w km 107+525 w kierunku zachodnim z odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej w km około 107+155 strona lewa i 107+243 strona prawa. Wloty z rowów do kanalizacji deszczowej wyposażyć w osadniki w km 107+156 strona lewa i 107+244 strona prawa.
- c) Odcinek od km 107+525 do km 108+211: rowy trawiaste obustronne od lokalnego wododziału w km 107+525 w kierunku wschodnim z odprowadzeniem do cieku przy przepuście w km 108+211. Ujściowe odcinki rowów skanalizować i wyposażyć w osadniki w km 108+200 strona lewa i 107+990 strona prawa.
- d) Odcinek od km 108+211 do km 109+920: rowy trawiaste obustronne od lokalnego wododziału w km 109+920 w kierunku zachodnim z odprowadzeniem do cieku przy przepuście w km 108+211. Ujściowe odcinki rowów skanalizować i wyposażyć w osadniki w km 108+228 strona lewa i 108+221 strona prawa.
- e) Odcinek od km 109+920 do km 110+340: kanalizacja deszczowa odwadniająca od km 109+920 do km 110+340, z wylotem do projektowanego zbiornika retencyjno-infiltracyjnego ZB1 w km 110+340 strona lewa. Przed wylotem do zbiornika wykonać osadnik w km 110+362.
- f) Odcinek od km 110+340 do km 110+560: rowy trawiaste obustronne od lokalnego wododziału w km 110+560 w kierunku zachodnim z odprowadzeniem do ww. zbiornika ZB1 w km 110+340 strona lewa, poprzez kanalizację deszczową.



- g) Odcinek od km 110+560 do km 110+860:
- rowy trawiaste od km 110+560 w kierunku wschodnim z odprowadzeniem do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego ZB2 w km 110+860, strona prawa,
  - kanalizacja deszczowa od km 110+720 do km 110+830 z wylotem do ww. zbiornika ZB2 w km 110+860. Przed wylotem z kanalizacji do zbiornika wykonać osadnik w km 110+826.
- h) Odcinek od km 110+860 do km 112+240 strona lewa i do km 112+170 strona prawa: rowy trawiaste od lokalnego wododziału w km 112+240 strona lewa i do km 112+170 strona prawa, w kierunku zachodnim z odprowadzeniem do ww. zbiornika ZB2 w km 110+860. Ujściowe odcinki rowów częściowo skanalizować i wyposażyć w osadniki w km 110+827 strona lewa i 110+900 strona prawa.
- i) Odcinek od km 112+170 do km 113+422:
- rowy trawiaste, z wylotem do rowu melioracyjnego w kierunku północnym, przecinającego drogę w km 113+422,
  - kanalizacja deszczowa od km 112+418 do km 113+240 odprowadzająca wodę do rowu drogowego w km 113+240. Przed wylotem kanału wykonać osadnik w km 113+233,
  - lokalnie – wpusty deszczowe z osadnikami, z przykanalikami włączonymi do rowów drogowych.
- j) Odcinek od km 113+422 do km 115+088 (koniec opracowania):
- kanalizacja deszczowa od km 113+451 (w miejscowości Rybkowo) do km 114+763, odprowadzająca wodę w km 114+650 w kierunku północnym do jeziora w miejscowości Mąkowarsko. Przed wylotem kanalizacji do jeziora, w pasie drogowym wykonać osadniki w km 114+625 i 114+667 oraz separatory substancji ropopochodnych w km 114+630 i 114+663,
  - rów trawiasty na odcinku od km 114+673 do km 114+940 strona lewa, z wylotem poprzez osadnik w km 114+671 do kanalizacji deszczowej w km 114+673,
  - kanalizacja deszczowa w miejscowości Mąkowarsko, w rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 237, z wylotem do rowu drogowego w km 114+940.
8. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować:
- a) tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na następujących odcinkach drogi krajowej

nr 25: od km 113+160 do km 113+350 (długość 190 m) oraz od km 114+900 do km 115+088 (długość 188 m),

b) ekrany akustyczne (przezroczyste, bezbarwne) w lokalizacji i o parametrach, zgodnych z poniższą tabelą:

nr ekranu	strona drogi	km ekranu		długość całkowita [m]	początek odcinka	koniec odcinka	wysokość ekranu [m]	uwagi
		od	do		km	km		
E1	P	107.330	107.389	60.0	107.330	107.389	1.5	
E2	L	110.696	110.761	67.0	110.696	110.726	2.5	
					110.726	110.751	3.5	
					110.751	110.761	2.5	
E3	P	113.493	113.573	80.0	113.493	113.508	1.5	
					113.508	113.558	4	
					113.558	113.573	1.5	
E4	P	113.577	113.609	32.5	113.577	113.599	4	
					113.599	113.609	2	
E5R	L	113.589	113.734	145.0	-	-	-	rezerwa terenu pod budowę ekranu dla ochrony boiska
E6	L	113.844	113.899	55.0	113.844	113.899	1.5	
E7	L	114.931	114.979	48.0	114.931	114.979	1.5	

Do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o następujących właściwościach: klasa izolacyjności B3, jednoliczbowy wskaźnik DLR > 24 dB.

9. Zestawienie zadrzewień ustalonych do usunięcia:

Lp.	Nr drzewa	Gatunek drzewa
1.	1	Olsza czarna
2.	2	Olsza czarna
3.	3	Jesion wyniosły
4.	5	Olsza czarna
5.	8	Wiąz polny
6.	12	Jesion wyniosły
7.	13	Jesion wyniosły
8.	18	Wiąz polny
9.	21	Klon zwyczajny
10.	24	Wiąz polny
11.	25	Topola kanadyjska
12.	26	Topola kanadyjska
13.	27	Topola kanadyjska
14.	29	Wiąz polny
15.	31	Wiąz polny
16.	32	Wiąz polny
17.	35	Wiąz polny
18.	36	Wiąz polny
19.	43	Klon zwyczajny

<b>Lp.</b>	<b>Nr drzewa</b>	<b>Gatunek drzewa</b>
20.	82/1	Lipa drobnolistna
21.	82/6	Lipa drobnolistna
22.	82/7	Jesion wyniosły
23.	82/8	Jesion wyniosły
24.	98	Wiąz polny
25.	100	Wiąz polny
26.	101	Wiąz polny
27.	102	Wiąz polny
28.	103	Wiąz polny
29.	105	Wiąz polny
30.	106	Wiąz polny
31.	107	Wiąz polny
32.	110	Wiąz polny
33.	113	Olsza czarna
34.	142	Wiąz polny
35.	144	Wiąz polny
36.	145	Dąb szypułkowy
37.	150	Jesion wyniosły
38.	153/1	Wiąz szypułkowy
39.	153/2	Wiąz szypułkowy
40.	153/3	Wiąz szypułkowy
41.	153/4	Wiąz szypułkowy
42.	153/5	Wiąz szypułkowy
43.	153/6	Wiąz szypułkowy
44.	153/7	Wiąz szypułkowy
45.	153/8	Wiąz szypułkowy
46.	153/13	Wiąz szypułkowy
47.	157	Dąb szypułkowy
48.	158	Dąb szypułkowy
49.	159	Dąb szypułkowy
50.	160	Olsza czarna
51.	161	Olsza czarna
52.	176	Lipa drobnolistna
53.	179	Klon zwyczajny
54.	185	Jesion wyniosły
55.	188	Jesion wyniosły
56.	192	Jesion wyniosły
57.	194	Jesion wyniosły
58.	195	Jesion wyniosły
59.	197	Jesion wyniosły
60.	198	Jesion wyniosły
61.	207	Jesion wyniosły
62.	208	Jesion wyniosły
63.	209	Jesion wyniosły
64.	211	Klon zwyczajny
65.	213	Jesion wyniosły
66.	217	Jesion wyniosły
67.	223	Jesion wyniosły
68.	224	Jesion wyniosły
69.	226	Jesion wyniosły



<b>Lp.</b>	<b>Nr drzewa</b>	<b>Gatunek drzewa</b>
70.	232	Wiąz polny
71.	233	Jesion wyniosły
72.	240	Jesion wyniosły
73.	242	Jesion wyniosły
74.	243	Jesion wyniosły
75.	247	Jesion wyniosły
76.	248	Jesion wyniosły
77.	249	Jesion wyniosły
78.	250	Jesion wyniosły
79.	283	Lipa drobnolistna

**IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska**

Przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu 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.).

**V. Wymogi w zakresie transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

**VI. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:**

Nie stwierdzam konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

**VII. Nie nakładam obowiązku:**

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji pozwolenia na budowę, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

**VIII. Zgodnie z treścią art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. c uouioś nakładam następujący obowiązek:**

Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań 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 zlokalizowanych na działkach nr:

- 110/1 obręb Obodowo, gmina Sośno,
- 124 obręb Dziedno, gmina Sośno,
- 536/76, 536/77, 527/11, 527/2, 527/6, 527/7, 481, 473 obręb Mąkowarsko, gmina Koronowo – obszar wiejski,

przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Przed wykonaniem badań, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej drogi 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 2022 r., poz. 2556 t.j.). Z uwagi na fakt, iż w rejonie narażonym na negatywne oddziaływanie hałasu, budynki mieszkalne położone są na granicy pasa drogowego, wykonać badania sprawdzające dotrzymanie właściwych warunków akustycznych wewnątrz tych budynków. Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji drogi, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

## **IX. Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 23 czerwca 2021 r. (uzupełnionego dnia 9.07.2021 r.) Inwestor zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo – Mąkowarsko”.

Inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo - Mąkowarsko, od km 106+850 do km 115+088. Rozbudowa drogi ma na celu podniesienie standardu technicznego drogi oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przedsięwzięcie usytuowane jest w województwie kujawsko - pomorskim, w powiatach sępoleńskim i bydgoskim, w gminach Sośno oraz Koronowo.

Zgodnie z art. 75 ust. 4 uouioś dla przedsięwzięcia wykraczająca poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze własności znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta



właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją, w tym Kartą informacyjną przedsięwzięcia, Wójt Gminy Sośno, zwany dalej Organem stwierdził, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w cyt. rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., w § 3 ust. 1:

- pkt 62 – 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”.

W związku z tym, że liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego. Organ obwieszczeniem w dniu 13 lipca 2021 r. wszczął postępowanie administracyjne. Obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Urzędu Gminy Sośno <https://gm-sosno.rbip.mojregion.info> (BIP), tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sośno, sołectwa Dziedna i Obodowa gm. Sośno oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koronowie i sołectwa Mąkowarsko gm. Koronowo.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 uouioś przed wydaniem decyzji Organ, wystąpieniem z dnia 13 lipca 2021 r. zwrócił się o opinię do organów współdziałających tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego WODY POLSKIE Zarząd Zlewni w Chojnicach w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Po zapoznaniu się z charakterystyką zamierzenia zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia:

- a) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem z dnia 21 lipca 2021 r. znak: N.NZ-9022.1.4.2021 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- b) Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE Zarząd Zlewni w Chojnicach pismem z dnia 26 lipca 2021 r. znak: GD.ZZŚ.1.435.224.2021.MK nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych



i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań, które zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji,

- c) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 6 sierpnia 2021 r. znak: WOO.4220.863.2021.HRK.2 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

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

Biorąc pod uwagę powyższe opinie, uwzględniając uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz skalę możliwego oddziaływania Organ postanowieniem z dnia 10 sierpnia 2021 r. nr RI.6220.9.2021 nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu dla przedmiotowej inwestycji oraz wskazał zakres i szczegółowość wymaganych danych pozwalających scharakteryzować przedsięwzięcie, rodzaje oddziaływań oraz elementy środowiska wymagające szczegółowej analizy poprzez przeprowadzenie w raporcie, które zostały wyrażone w opiniach organów współdziałających.

W związku z koniecznością sporządzenia przez Inwestora raportu oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia Organ postanowieniem i obwieszczeniem z dnia 3 września 2021r. nr RI.6220.9.2021 zawiesił postępowanie do czasu sporządzenia raportu.

W dniu 1 lipca 2022 r. wpłynął do Organu raport oddziaływania na środowisko pn. „Raport o oddziaływaniu na środowisko Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo – Mąkowsko”, wykonanego przez firmę RODEN Road Design Polska Sp. z o.o. pod kierownictwem Pana Macieja Magiera (czerwiec, 2022).

Organ postanowieniem i obwieszczeniem z dnia 7 lipca 2022 r. nr RI.6220.9.2021 podjął zawieszony postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia.

Organ, w dniu 7 lipca 2022 r. nr j.w. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o uzgodnienie przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określenie uwarunkowań jego realizacji na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwaniem z dnia

2 września 2022 r. znak: WOO.4221.168.2022.OD.2 wniósł o uzupełnienie raportu. Inwestor uzupełnił raport w dniu 17 listopada 2022 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 15 grudnia 2022 r. znak: WOO.4221.168.2022.OD.5 uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki, które w całości zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. W swoim postanowieniu RDOŚ w Bydgoszczy przedstawił również stanowisko o odstąpieniu od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę oraz stwierdził potrzebę wykonania analizy porealizacyjnej, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji drogi, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem.

Na żądanie strony tj. Inwestora z dnia 29 grudnia 2022 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 16 stycznia 2023 r. nr WOO.4221.168.2022.7 na podstawie art. 113 § 1 sprostował oczywistą omyłkę w postanowieniu z dnia 15 grudnia 2022 r. znak: WOO.4221.168.2022.OD.5.

Zgodnie z art. 30 oraz art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ust. 1 uouioś w trakcie prowadzonego postępowania zapewniono udział społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, podając do publicznej wiadomości obwieszczenie z dnia 20 grudnia 2022 r. nr RI.6220.9.2021 o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformowano o możliwości zapoznania się z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz pozostałą dokumentacją sprawy, składania uwag i wniosków w formie pisemnej, elektronicznej i ustnej, w terminie 30 dni tj. od dnia 27 grudnia 2022 do dnia 26 stycznia 2023 r. Niniejsze zawiadomienie wraz z raportem zostało umieszczone na stronie internetowej Urzędu Gminy Sośno <https://gm-sosno.rbip.mojregion.info> (BIP). Obwieszczenie o rozpoczęciu procedury z udziałem bezpieczeństwa zostało również wywieszane na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sośno, tablicy ogłoszeń sołectwa Dzedna i Obodowa gm. Sośno, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koronowie i sołectwa Mąkowarsko gm. Koronowo, na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Koronowie oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia.

W terminie wskazanym w obwieszczeniu o rozpoczęciu procedury z udziałem społeczeństwa nie wpłynął żaden sprzeciw.

Na podstawie art. 75 ust. 4 uouioś Organ w dniu 10 stycznia 2023 r. wystąpił do Burmistrza Koronowo o zaopiniowanie przedmiotowego przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar gminy Sośno. Burmistrz Koronowa postanowieniem z dnia 1 lutego 2023 r. nr

ROŚKZE.6220.19.2021 nie wniósł uwag ani wniosków do realizacji przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo – Mąkowarsko” na odcinku drogi krajowej nr 25 znajdującego się w granicach Gminy Koronowa, pod warunkiem zastosowania rozwiązań zawartych w raporcie oraz warunków i uzgodnień organów opiniujących.

Organ obwieszczeniem z dnia 2 lutego 2023 r. nr RI.6220.9.2021 zawiadomił strony postępowania o zebranych materiale dowodowym i o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranego materiału dowodowego. Niniejsze obwieszczenie zostało umieszczone na stronie internetowej Urzędu Gminy Sośno <https://gm-sosno.rbip.mojregion.info> (BIP), tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Sośno, sołectwa Dziedna i Obodowa gm. Sośno oraz tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koronowie i sołectwa Mąkowarsko gm. Koronowo.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi.

Droga na rozbudowywanym odcinku przebiega poza terenem zabudowy oraz na terenach zabudowy.

Na odcinkach poza terenami zabudowanymi w otoczeniu drogi dominują pola uprawne i łąki.

Nawierzchnia jezdni drogi jest w złym stanie technicznym (poza obszarem miejscowości Mąkowarsko). Obserwowane spękania siatkowe spowodowane są głównie małą grubością pakietu warstw bitumicznych oraz niewłaściwym odwodnieniem, co w szczególności na podłożu wysadzinowym powoduje największą destrukcję nawierzchni. Wykonane badania wskazują na znaczne ugięcia miarodajne przekraczające dopuszczalne wartości normowe.

Zasadnicza część terenu przeznaczonego pod inwestycję funkcjonuje jako droga krajowa nr 25, funkcja terenu nie ulegnie zmianie. Tereny przeznaczone na poszerzenie pasa drogowego oraz pod przebieg nowego obejścia Dziedna, obecnie w większości zajmują tereny rolne oraz łąki i nieużytki (z przewagą intensywnych upraw rolnych) oraz lokalnie stanowią fragmenty działek prywatnych, rolnych oraz częściowo zabudowanych.

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. Najbliższy obszar Natura 2000 znajduje się w odległości



około 10 km – jest to obszar specjalnej ochrony ptaków – Bory Tucholskie PLB 220009. Obszary znajdują się poza zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia.

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

Jak wynika z uzupełnienia do raportu, w pobliżu omawianej drogi znajdują się dwa gminne ujęcia wód podziemnych, w obrębie których eksploatowane są następujące studnie głębinowe:

1. jedna na działce ewid. nr 536/67 obręb 0014 Mąkowarsko, w odległości około 60 m od drogi,
2. dwie na działkach ewid. nr 451 i 454 obręb 0014 Mąkowarsko, w odległości około 225 m od drogi.

Zgodnie z uzupełnieniem dokumentacji, dla ww. ujęć wód podziemnych nie ustanowiono stref ochrony pośredniej. Posiadają one indywidualne strefy ochrony bezpośredniej, wyznaczone w promieniu 4 m od każdej studni.

Planowana rozbudowa drogi krajowej nr 25 wraz z wykonaniem obejścia miejscowości Dzedno nie koliduje z tymi strefami ochronnymi oraz nie powinna wywierać negatywnego wpływu na powyższe ujęcia wód podziemnych, w tym ilość lub jakość pobieranej wody.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200017292749 – „Sępolna z jeziorami Lutowskim i Sępoleńskim”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W pobliżu omawianej drogi występują zbiorniki wodne, w tym jezioro w miejscowości Mąkowarsko, ciek i obszary podmokłe. Ciąg komunikacyjny przecina m.in. ciek „Dopływ z Dębin” (km 108+211) oraz „Dopływ z Przepalkowa” (km 107+060).

W ramach zamierzenia nie zachodzi potrzeba znacznej ingerencji w obrębie ww. obiektów hydrograficznych. Znajdzie konieczność częściowej likwidacji niewielkiego zbiornika wodnego w km około 107+220 drogi, jednak w ramach działań kompensacyjnych zostanie on powiększony w kierunku przeciwnym do pasa drogowego.

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.

Zgodnie z uzupełnieniem do raportu, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni zostanie rozwiązane w następujący sposób:

1. na odcinkach szlakowych droga będzie odwadniania powierzchniowo do obustronnych rowów drogowych,
2. na odcinkach przebiegających przez miejscowości, w których zaplanowano przekrój uliczny, droga odwadniana będzie do kanalizacji deszczowej,
3. wśród odbiorników tych wód wymieniono:
  - ciek przecinający drogę w km 107+060,
  - ciek przecinający drogę w km 108+211,
  - zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB1 w km około 110+340, strona lewa,
  - zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB2 w km około 110+860, strona prawa,
  - jezioro w miejscowości Mąkowarsko,
  - lokalne rowy melioracyjne.

W odniesieniu do wód opadowych i roztopowych przewidziano następujące rozwiązania z zakresu ochrony środowiska wodno-gruntowego:

1. rowy trawiaste, wysokokoszone, zatrzymujące około 40-50% zawiesin,



2. wybrane odcinki rowów (na terenach o dobrych warunkach do infiltracji) z poszerzonym dnem i ewentualnymi przegrodami dla spowolnienia przepływu i zwiększenia infiltracji,
3. osadniki we wpustach deszczowych,
4. osadniki przed wylotami kanalizacyjnymi,
5. separatory substancji ropopochodnych przed wylotem kanalizacyjnym do jeziora w miejscowości Mąkowarsko.

Odwodnienie drogi zaprojektowano z wykorzystaniem rozwiązań infiltracyjnych. Projekt został poprzedzony badaniami geotechnicznymi w miejscu lokalizacji urządzeń, w celu potwierdzenia warunków infiltracji. Zachowana zostanie, wymagana przepisami, wysokość co najmniej 1,5 m pomiędzy dnem urządzenia infiltracyjnego a lustrem wód podziemnych. Ewentualne zanieczyszczenia wód opadowych i roztopowych będą zatrzymywane w warstwie powierzchniowej (rowy trawiaste). W przypadku zbiorników retencyjno-infiltracyjnych, przed wprowadzeniem wód z rowów drogowych lub kanalizacji zastosowane zostaną osadniki.

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.).

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. Wyniki analiz dla roku 2022 wskazały następujące stężenia: 59 mg/l dla zawiesiny ogólnej oraz 4,72 mg/l dla węglowodorów ropopochodnych, a dla roku 2032: 65 mg/l zawiesiny ogólnej oraz 5,2 mg/l węglowodorów ropopochodnych.

Biorąc pod uwagę powyższe, spełnione zostaną normy dotyczące maksymalnych dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych, jednakże w celu dalszego ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz dodatkowego ograniczenia ilości zanieczyszczeń niesionych wodami deszczowymi, a tym samym także ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego, Inwestor zdecydował o wykonaniu urządzeń podczyszczających te wody – zarówno w formie osadników, jak i separatorów substancji ropopochodnych, w lokalizacjach wskazanych powyżej.

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.

W trakcie rozbudowy drogi, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowozem.

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

Etap realizacji inwestycji wiąże się z wykonaniem wykopów o głębokości zależnej od lokalnego zakresu prac.

Jak wynika z uzupełnienia do raportu, zakłada się m.in. wykopy o głębokości około 5 m p.p.t., związane z korektą profilu drogi w jej km 107+850 – 108+180.

Na podstawie dokonanego rozpoznania warunków wodno-gruntowych, przewiduje się, że poniżej poziomu wód gruntowych realizowane będą następujące wykopy:

1. Pod przepusty w km 107+060 i 108+211 drogi. Przepusty w ciągu cieków stale prowadzących wodę, posadowione bezpośrednio. W celu prawidłowego wykonania posadowienia, planuje się odwodnienie wykopów za pomocą igłofiltrów. Woda będzie oczyszczana w odstojnikach i odprowadzana do cieku poniżej obiektu. Odwodnienie będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny. Nie przewiduje się stałego odprowadzania wód i trwałego wpływu obiektów na zwierciadło wód gruntowych.
2. Wykop w związku z korektą profilu drogi w km około 107+850 – 108+180. Na podstawie badań geotechnicznych stwierdzono na tym odcinku jedynie pojedyncze sączenia w obrębie gruntów gliniastych. Sączenia te nie będą wymagały intensywnego odwadniania wykopu w okresie budowy. Po zakończeniu robót, ewentualne sączenia będą odprowadzane do cieku przy przepuszczeniu w km 108+211 drogi. Należy zaznaczyć, że naturalny kierunek przepływu wód gruntowych z południa na północ kieruje wody, które mogą się pojawić w ww. wykopie do tego samego cieku poniżej obiektu, w km 108+211 drogi. W związku z tym wpływ wykopu na stosunki wodne, zarówno w okresie wykonywania robót, jak i długookresowy będzie niewielki.
3. Wykop w związku z wymianą gruntu i zasypaniem południowej części zbiornika wodnego w km drogi około 107+250. W związku z koniecznością wymiany gruntu nienośnego, konieczne będzie wykonanie wykopu poniżej zwierciadła wód. Pozostała część zbiornika, która nie podlega likwidacji, zostanie oddzielona od strefy robót za pomocą ścianki szczelnej. Wykop będzie odwadniany przez odpompowanie

wód z dna wykopu lub poprzez igłofiltry. Woda będzie odprowadzana poprzez odstojnik do rowu drogowego. Po zakończeniu robót związanych posadowieniem nasypu, odwodnienie nie będzie wymagane. Odwodnienie będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny. Nie przewiduje się stałego odprowadzania wód i trwałego wpływu na zwierciadło wód gruntowych.

4. Wykopy w związku z budową kanalizacji deszczowej lokalnie będą wykonywane poniżej zwierciadła wód gruntowych. Może być wymagane odwodnienie wykopów na czas budowy. Metoda tymczasowego odwadniania zostanie dobrana do zastanych warunków wodno-gruntowych. Możliwe jest wykonanie wykopów w ściankach szczelnych, z pompowaniem z dna wykopu lub odwodnienie za pomocą igłofiltrów. W obu przypadkach woda będzie odpompowywana do najbliższego rowu drogowego lub rowu melioracyjnego. Przed odprowadzeniem do odbiornika, woda oczyszczana będzie z zawiesin za pomocą odstojników. Odwodnienie będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny. Nie przewiduje się stałego odprowadzania wód i trwałego wpływu obiektów na zwierciadło wód gruntowych.
5. W związku z pracami dotyczącymi budowy kanalizacji deszczowej, w szczególności zakłada się konieczność odwadniania wykopów w km drogi około 107+060 – 107+100, t.j. w obrębie ujściowego odcina kanalizacji deszczowej do ciek (wykop będzie wykonywany od dołu, a ewentualna woda będzie spływać wykopem do ciek poprzez odstojnik) oraz w km drogi 114+620 – 114+660, gdzie kanalizacja deszczowa będzie wykonywana powyżej poziomu wód gruntowych, ale 2 separatory substancji ropopochodnych, które będą posadowione poniżej dna kanalizacji, mogą się znaleźć w strefie niewielkich sączeń w obrębie gruntów spoistych. W przypadku, gdy ilość wód napływających do wykopu spowoduje konieczność jego odwadniania, woda będzie pompowana bezpośrednio z wykopu, poprzez odstojnik, do najbliższego rowu drogowego.

Reasumując, wody pochodzące z tymczasowego odwadniania wykopów należy odprowadzać do cieków wodnych, rowów drogowych lub rowów melioracyjnych poprzez odstojnik, celem zmniejszenia stężenia zawiesiny.

Na terenie, na którym realizowana będzie rozbudowa drogi, w podłożu przeważają warstwy trudno przepuszczalne (gliny, gliny piaszczyste), nie występują obszary pozbawione izolacji pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego. W związku z tym oraz w świetle zakresu robót ziemnych i planowanych odwodnień, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody podziemne i na stosunki wodne.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz 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 jezior, rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co 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.

Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów opakowaniowych, odpadów z budowy, remontów i demontażu 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).

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 2022 r., poz. 699 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.

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 wielorodzinnej.

Identyfikację 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).

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 stanowią 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.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny.

Analiza zagospodarowania okolicznego terenu prowadzi do wniosku, że w odległości 20 metrów od planowanych prac ziemnych z użyciem ciężkiego sprzętu, znajdują się istniejące budynki.

Przed rozpoczęciem robót i po ich zakończeniu zostanie wykonana inwentaryzacja stanu istniejącego budynków i innych obiektów budowlanych, celem udokumentowania ewentualnego wpływu prac na stan techniczny tych budynków.

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.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2022 (rok bazowy) i 2032 (horyzont prognostyczny wynoszący 10 lat). Prognozowane natężenie ruchu pojazdów oraz strukturę ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem przygotowanym w grudniu 2021 r., przez firmę RODEN Road Design Polska Sp. z o.o., opartym na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015.

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 SoundPLAN wersja 8.0.



Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy.

Wyznaczone wartości równoważnego poziomu dźwięku A w punktach obserwacji (na granicy terenów chronionych akustycznie oraz przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej) wykazują przekroczenia wartości dopuszczalnych. Spowodowane jest to m.in. bliskością inwestycji w stosunku do zabudowań i terenów chronionych akustycznie.

Negatywne oddziaływanie planowanej drogi zostanie ograniczone, poprzez zastosowanie m.in. tzw. cichej nawierzchni drogowej o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na następujących odcinkach drogi krajowej nr 25: od km 113+160 do km 113+350 (długość 190 m) oraz od km 114+900 do km 115+088 (długość 188 m).

Ponadto, w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano zastosowanie ekranów akustycznych, których lokalizację i parametry określono w sentencji decyzji.

Wszystkie ekrany akustyczne przyjęto jako przezroczyste, bezbarwne, ze względu na lokalizację blisko okien chronionych budynków.

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).

Niemniej jednak, do wypełnienia ekranów jako barier zabezpieczających przed hałasem należy zastosować akustyczne panele o następujących właściwościach: klasa izolacyjności B3, jednoliczbowy wskaźnik DLR > 24 dB.

W przypadku lokalizacji ekranu E5R, przeznaczonego do ochrony boiska (tereny rekreacyjne), ze względu na brak oświetlenia, założono wykorzystanie obiektu tylko w porze

dziennej. W takim przypadku, dopuszczalny poziom hałasu, nie będzie przekraczany. Jeżeli obiekt miałby być wykorzystywany również w nocy, dla dotrzymania norm hałasu konieczne będzie wykonanie ekranu. Pod ewentualną budowę ekranu przeznaczono odpowiednią rezerwę terenu w pasie drogowym.

Ponadto, zinventaryzowano dwa budynki zlokalizowane na granicy pasa drogowego, na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 237 w Mąkowarsku, na działkach nr 480/2 i 473 obręb Mąkowarsko.

Względem tych budynków ma zastosowanie art. 114 ust 4 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zgodnie z jego treścią, w przypadku zabudowy mieszkaniowej, szpitali, domów pomocy społecznej lub budynków związanych ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży, zlokalizowanych na granicy pasa drogowego, ochrona przed hałasem polega na stosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Przedstawiona w raporcie analiza wskazała na dotrzymanie poziomów hałasu wskazanych w normie PN-87/B-021151/02 „Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach”.

Budynki te usytuowane są w sposób wykluczający lokalizację ekranów. W tym rejonie inwestycji zastosowano nawierzchnię o obniżonym poziomie hałasu.

Przedstawione wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu ww. działań ograniczających negatywne oddziaływanie na klimat akustyczny wykazują niewielkie przekroczenia wartości dopuszczalnych.

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, której obowiązek wykonania został nałożony w sentencji decyzji.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska, w przypadku, w którym pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem inwestycji tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. Decyzję o wprowadzeniu obszaru ograniczonego użytkowania należy podjąć na etapie analizy porealizacyjnej.

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, ciągniki rolnicze, 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.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m.in. strefy kujawsko – pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie - uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 3479). Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Przedsięwzięcie realizowane będzie częściowo wzdłuż granic Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.) oraz uchwałę nr X/229/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2015 r., poz. 2550 ze zm.), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu

publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja zamierzenia wymaga wycinki do 79 drzew, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej skali wycinki (113 drzew), w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace budowlane w obrębie terenów rolnych oraz wycinkę drzew należy rozpocząć 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 wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

W celu minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów zostaną wprowadzone stałe wygradzenia (płotki herpetologiczne) od strony zbiornika wodnego, znajdującego się w strefie oddziaływania zadania.

Celem zminimalizowania przypadkowego zabijania zwierząt w trakcie eksploatacji zamierzenia wprowadzone zostaną znaki informujące o możliwej obecności dzikich zwierząt.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia mają na celu ograniczenie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Zgodnie z raportem, realizacja inwestycji wymaga częściowego zniszczenia zbiornika wodnego, będącego siedliskiem płazów. Szacowana powierzchnia, która ulegnie zniszczeniu wynosi ok. 0,07 ha, przy czym zaplanowano wykonanie zbiornika kompensacyjnego o powierzchni ok. 1000 m<sup>2</sup>, co stanowi ekwiwalent 1,42 utraconej powierzchni.

Realizacja zamierzenia skutkować będzie zniszczeniem niewielkiej części (ok. 50 m<sup>2</sup>) siedliska 91E0 (łęgi olszowo – jesionowe) w kompleksie z fragmentami łęgu jesionowo – wiązowego 91F0. Zniszczenie ww. siedliska nastąpi poza obszarami Natura 2000. Powyższe zniszczenie dotyczy powierzchni stanowiącej poniżej 0,5% całej powierzchni ww. siedlisk.

Zgodnie z raportem realizacja inwestycji wymagać będzie wykonania ekranów akustycznych, dla których (w przypadku wykonania ekranów lub ich elementów w formie przezroczystej) w niniejszym postanowieniu przewidziano zabezpieczenia przed kolizjami ptaków. Przedstawione w raporcie propozycje zabezpieczeń są zgodne z dobrymi praktykami w ww. zakresie (np. Zbyryt A. 2012. Poradnik ochrony ptaków przed kolizjami z przezroczystymi ekranami akustycznymi oraz oknami budynków).

Z uwagi na charakter przedsięwzięcia, a także stwierdzone występowanie cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk i korytarzy migracji gatunków chronionych, w oparciu o raport wskazano na konieczność zapewnienia bieżącego nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji inwestycji, wskazując jednocześnie kluczowe obowiązki i zadania ww. nadzoru.



Należy uwzględnić, że faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego należy każdorazowo dostosować do warunków lokalnych, mając na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego.

Zgodnie z załączoną do raportu inwentaryzacją przyrodniczą w strefie oddziaływania zamierzenia znajdują się siedliska m. in. 1 pary bociana białego *Ciconia ciconia*, 1 pary gąsiorka *Lanius collurio*, 2 par lerki *Lulla arborea* i 6 par żurawia *Grus Grus*, jednak realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje ich zniszczenia.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na Krajeński Park Krajobrazowy oraz 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 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 ostoj, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzenie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoj roślin i grzybów,

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

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 efektu skumulowanego oddziaływania. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wprowadza nowych elementów sieci drogowej. Zmianie podlegać będą formy niektórych skrzyżowań, które nie wpłyną na zmianę relacji lub rozkładu ruchu w lokalnej sieci drogowej.

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. Zamierzenie będzie położone poza terenami zagrożonymi powodzią i podtopieniami oraz obszarami osuwisk. Nie przewiduje się zatem wystąpienia ekstremalnych zjawisk pogodowych.

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.).

Zastosowanie zaproponowanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia oraz uzupełnieniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

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 inwestycji w dużej odległości od granic państwa oraz zakres jej oddziaływania nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe.

Na wniosek strony tj. Inwestora z dnia 28 czerwca 2022 r. Organ nadał decyzji administracyjnej rygor natychmiastowej wykonalności.

Organ wskazuje, że zgodnie z treścią art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2022 r. poz. 2000) decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności:

- 1) gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami, bądź też
- 2) ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Organ oparł się w zakresie tej części decyzji m.in. na twierdzeniach doktryny prawa, gdzie wskazano, iż rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie decyzji, od której



służy odwołanie, czyli od decyzji nieostatecznej, co w niniejszej sprawie ma miejsce. Ponadto rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany decyzji nieostatecznej z urzędu lub na wniosek strony. Ocena, czy istnieją przesłanki nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności, należy do organu, który wydał decyzję, jednakże gdy organ stwierdzi, że istnieją przesłanki określone w art. 108 § 1 k.p.a., wówczas obowiązany jest nadać decyzji rygor natychmiastowej wykonalności, która wymaga uzasadnienia w decyzji.

Organ zważył, że rozbudowa drogi poprzez polepszenie jej parametrów geometrycznych znacząco wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu na drodze, a przeniesienie ruchu pieszych i rowerzystów na ciąg pieszo-rowerowy budowany na całej długości odcinka zminimalizuje możliwości wystąpienia kolizji z pojazdami. Nowa nawierzchnia drogi znacząco poprawi klimat akustyczny na całej długości drogi, a budowa ekranów akustycznych znacznie podniesie ochronę przed hałasem dla miejsc gdzie występują przekroczenia. W ramach przedsięwzięcia zostanie również wykonane obejście miejscowości Dzedno, które znacznie poprawi komfort życia mieszkańców tej miejscowości, poprzez przeniesienie ruchu tranzytowego poza miejscowość.

Organ podaje także, że w orzecznictwie podkreśla się trafnie, że *"Odwołując się do pojęcia "niezbędności" niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić wówczas, gdy w danym czasie i w danej sytuacji nie można się obejść bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 k.p.a."* (wyrok NSA z dnia 15 lipca 2010 r., II OSK 1134/09, LEX nr 597140)."

Mając na uwadze powyższe, Organ orzekł jak w rozstrzygnięciu decyzji.

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za pośrednictwem Wójta Gminy Sośno w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

#### Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

#### Otrzymują:

1. GDDKiA Oddział w Bydgoszczy  
Pełnomocnik Anna Skarżyńska-Zientak  
Adres korespondencyjny:  
RODEN Road Design Polska sp. z o.o.  
ul. Sielecka 22 lok.61, 00-738 Warszawa

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 Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice

  
WÓJT  
mgr Leszek Stroiński



do decyzji Wójta Gminy Sośno  
o środowiskowych uwarunkowaniach  
z dnia 23 lutego 2023 r. nr RI.6220.9.2021

**Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianie informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko**

**„Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo – Mąkowarsko”**

w wariantcie 1 po istniejącej trasie, z obejściem miejscowości Dziedno po nowym śladzie.

Inwestycja polega na rozbudowie drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo - Mąkowarsko, od km 106+850 do km 115+088. Rozbudowa drogi ma na celu podniesienie standardu technicznego drogi oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przedsięwzięcie usytuowane jest w województwie kujawsko - pomorskim, w powiatach sępoleńskim i bydgoskim, w gminach Sośno oraz Koronowo.

Szczegółowy zakres inwestycji to:

- rozbudowa drogi na odcinku około 9,3 km z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- wykonanie nowej konstrukcji jezdni o szerokości 7,0 m z przystosowaniem do przenoszenia obciążeń 115 kN/oś,
- wyznaczenie pasów dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniach gdzie zachodzi taka potrzeba,
- wprowadzenie wysp kanalizujących na skrzyżowaniach w miejscach gdzie zachodzi taka potrzeba,
- korekta łuków poziomych i pionowych z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- korekta przekroju podłużnego drogi z dostosowaniem do parametrów drogi klasy GP,
- zmiana przebiegu drogi w planie w niezbędnym zakresie do dostosowania drogi do parametrów klasy GP i poprawy bezpieczeństwa ruchu,
- wykonanie ciągów pieszych i rowerowych z wyznaczeniem przejść dla pieszych, w szczególności w miejscowości Dziedno oraz na odcinku Mąkowarsko – Rybkowo,
- wykonanie obejścia miejscowości Dziedno po nowym śladzie.

- budowa zatok autobusowych wraz z peronami dla podróżnych,
- przebudowa istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania drogi,
- budowa/przebudowa kompleksowego odwodnienia drogi, w tym regulacja odtworzenie rowów i kanalizacji deszczowej,
- przebudowa przepustów drogowych,
- budowa kanału technologicznego,
- budowa stacji pogodowej,
- przebudowa kolizji z istniejącym zagospodarowaniem terenu – sieciami energetyczną i teletechniczną,
- budowa stanowiska do ważenia pojazdów,
- rozbudowa oświetlenia drogowego,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego, wprowadzenie rozwiązań technicznych zapewniających poprawę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego,
- rozbiórka obiektu kolejowego zlokalizowanego około km 107+832 i dostosowanie drogi do nowych rozwiązań.

#### **1. Parametry techniczne**

Parametry projektowe drogi krajowej nr 25 na odcinku Obodowo - Mąkowarsko:

- kategoria drogi: krajowa,
- klasa drogi: GP (główna ruchu przyspieszonego),
- kategoria ruchu: KR4,
- odstępy między skrzyżowaniami (poza terenem zabudowy) – 2 000 m (wyjątkowo pojedyncze 1 000 m),
- odstępy między skrzyżowaniami (teren zabudowy) – 1 000 m (wyjątkowo pojedyncze 600 m),
- prędkość projektowa na terenie zabudowy – 50 km/h,
- prędkość miarodajna na terenie zabudowy – 70 km/h / 80 km/h,
- prędkość projektowa poza terenem zabudowy – 80 km/h,
- prędkość miarodajna poza terenem zabudowy – 100 km/h,
- szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- szerokość wydzielonego pasa do skrętu w lewo lub prawo: 3,5 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,5 m,
- szerokość chodników zlokalizowanych przy jezdni: 2,0 m,
- szerokość zatok autobusowych: 3,0 m.



## 2. Rodzaje przekrojów drogowych

Na przedmiotowym odcinku drogi krajowej nr 25 zastosowano 2 rodzaje przekrojów drogowych:

- przekrój 1×2 (szlakowy) poza obszarem zabudowy z jezdnią szerokości 2×3,5 m, obustronnymi poboczami gruntowymi o szerokości 1,5 m, obustronnymi rowami drogowymi oraz ciągiem pieszo-rowerowym,
- przekrój 1×2 (uliczny) w obszarze zabudowy z jezdnią szerokości 2×3,5 m, chodnikiem i/lub ciągiem pieszo-rowerowym zlokalizowanym przy jezdni drogi krajowej.

## 3. Obsługa pieszych i rowerzystów

Na całości rozbudowywanego odcinka zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy o nawierzchni bitumicznej i szerokości 2,50 m, z ewentualnym poszerzeniem do 3,5 m jeśli ciąg zlokalizowany jest bezpośrednio przy krawędzi jezdni. Ciąg pieszo-rowerowy nie występuje na długości obejścia miejscowości Dziedno, na którym to odcinku ruch pieszy i rowerowy odbywać się będzie po starym przebiegu drogi krajowej przez tą miejscowość.

## 4. Odwodnienie drogi

Na odcinkach szlakowych droga odwadniana będzie powierzchniowo do usytuowanych po obu stronach rowów drogowych. Na odcinkach przejścia przez miejscowości, gdzie planowany jest przekrój uliczny planuje się odwodnienie do kanalizacji deszczowej.

Odbiornikami wód opadowych będą:

- ciek przecinający drogę w km 107+060
- ciek przecinający drogę w km 108+211
- w rejonie obejścia Dziedna - zbiornik retencyjno – infiltracyjny ok. km 110+350, strona lewa
- jezioro w Mąkowarsku (uzgodnione z gm. Mąkowarsko, zarządcą zbiornika)
- lokalne rowy melioracyjne

Elementami ochrony wód będą:

- rowy trawiaste, zatrzymujące ok. 40-50% zawiesin
- osadniki we wpustach deszczowych
- osadniki przed wylotami kanalizacyjnym
- separatory substancji ropopochodnych przed wylotem kanalizacyjnym do jeziora w Mąkowarsku

Odcinki kanalizacji deszczowej:

- budowa kanalizacji deszczowej w rejonie skrzyżowania w Obodowie - od początku opracowania do km 107+243 z wylotem do cieku przecinającego drogę w km 107+060

- kanalizacja deszczowa odprowadzająca wodę z rowów drogowych do cieku przecinającego drogę w km 108+211
- kanalizacja deszczowa odwadniająca od km 109+950 do km 110+361 obejście Dziedna, z wylotem do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego ZB1 w km 110+361
- kanalizacja deszczowa od km 110+686 do km 110+901, z wylotem do zbiornika retencyjno – infiltracyjnego ZB2 w km 110+831
- kanalizacja deszczowa od km 112+418 do km 113+239 odprowadzająca wodę poprzez rowy drogowe do rowu melioracyjnego w kierunku północnym przecinającego drogę w km 113+422
- kanalizacja deszczowa od km 113+451 (Rybkowo) do km 114+763 odprowadzająca wodę w km 114+650 kierunku północnym do jeziora w Mąkowarsku
- kanalizacja deszczowa w Mąkowarsku, w rejonie skrzyżowania z droga wojewódzką nr 237, z wylotem do rowu drogowego w km 114+941
- budowa zbiorników retencyjno – infiltracyjnych ZB-1 ok. km 110+340 i ZB-2 ok km 110+860.

## 5. Oświetlenie drogowe

W zakres prac związanych z rozbudową drogi krajowej wchodzi również przebudowa istniejącego i budowa nowego oświetlenia drogowego. Do oświetlenia drogowego zostaną wykorzystane energooszczędne źródła światła typu LED.

Zakłada się oświetlenie rejonów zabudowanych. Odcinki przewidziane do oświetlenia to:

- m. Dziedno (w wariantcie z obejściem miejscowości, tylko oświetlenie skrzyżowania z droga powiatową w niezbędnym zakresie)
- m. Rybkowo (częściowo, w rejonie przejścia dla pieszych i zatok autobusowych).
- m. Mąkowarsko

Zakłada się oświetlenie obszarów skrzyżowań, przejść dla pieszych, miejsc do ważenia pojazdów przez które przebiega DK 25. Odcinki przewidziane do oświetlenia to (w przybliżeniu):

- od km 107+013 do km 107+446 (skrzyżowanie DK 25 z DP 1137C),
- od km 109+800 do km 110+244 (skrzyżowanie DK 25 z DP 1139C),
- wyjazd z m. Dziedno w rejonie DP1139C
- od km 111+450 do km 111+800 (przejście dla pieszych),
- od km 111+840 do km 112+200 (stanowisko do ważenia pojazdów),
- od km 112+700 do km 114+200 (m. Rybkowo),
- od km 114+926 do 115+085 (m. Mąkowarsko).

WÓJT  
Leszek Stroiński