

Solec Kujawski, 31 sierpnia 2026 r.

WUM.ROŚiR.6220.1.1.2026

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 80, art. 82, 85 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2026 r. poz. 670 t. j.) zwanej dalej *ustawą ooś*, a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 67 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) zwanego dalej *rozporządzeniem pzoś* oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2025 r., poz. 1691 t. j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 1 kwietnia 2026 r. złożonego przez pełnomocnika **Zarządu Powiatu Inowrocławskiego**, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na rzecz:

Zarząd Powiatu Inowrocławskiego

ul. Mątewska 17

88-100 Inowrocław

oraz po zasięgnięciu opinii: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (z dnia 7 lipca 2026 r., znak: WOO.4220.199.2026.JM.3), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy (z dnia 1 lipca 2026 r., znak: NNZ.9022.2.42.2026) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (z dnia 28 kwietnia 2026 r., znak: GR.ZZŚ.4130.144.2026.WL podtrzymane dnia 30 czerwca 2026 r.) dla przedsięwzięcia polegającego na:

"Rozbudowie drogi Inowrocław - Solec Kujawski oraz Nowa Wieś - Leszyce. Część 2: odcinek węzeł Solec Kujawski - Park Przemysłowy Solec Kujawski (część B)" na terenie działek położonych w obrębie M. Solec Kujawski 0001 oraz Przyłubie 0004, gmina Solec Kujawski, powiat bydgoski, województwo Kujawsko-Pomorskie opisanego w „Charakterystyce przedsięwzięcia” stanowiącej załącznik niniejszej decyzji:

I. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

II. Ustalam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 1a ustawy oos poprzez:

1. określenie istotnych warunków 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, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 2) 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.
- 3) Na etapie realizacji inwestycji zapewnić nadzór przyrodniczy, który dokona:
 - a) weryfikacji zajmowanych powierzchni pod kątem występowania chronionych gatunków i podejmowania odpowiednich działań zaradczych/minimalizujących,
 - b) kontrolowanie placu budowy, w tym otwartych systemów kanalizacji deszczowej czy głębokich wykopów. W przypadku stwierdzenia chronionych gatunków zwierząt na placu budowy nadzór przyrodniczy ma obowiązek wstrzymania prac do momentu przeniesienia osobników poza obszar oddziaływania inwestycji,
 - c) wprowadzenie oznakowania oraz odpowiednich zabezpieczeń mrowisk pozostających w bliskiej odległości od obszaru planowanych prac (w odległości nie większej niż 5 metrów)
- 4) Wycinkę 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 w trakcie trwania ww. okresu lęgowego po sprawdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt na terenie inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie maksymalnie na

2 dni przed zajęciem terenu. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, ww. prac nie przeprowadzać do czasu stwierdzenia przez nadzór przyrodniczy faktu wyprowadzenia młodych osobników z gniazda.

5) W ramach kompensacji za utracone w wyniku wycinki drzewostanu potencjalne siedliska ptaków i nietoperzy, w ramach inwestycji zapewnić na drzewach w sąsiedztwie terenu inwestycji montaż:

- minimum 4 skrzynek lęgowych typu A1 dla ptaków,
- minimum 2 skrzynek lęgowych typu A dla ptaków,
- minimum 1 skrzynkę lęgową typu B dla ptaków,
- minimum 1 skrzynkę typu P, tj. budkę półotwartą,
- minimum 2 schrony dla nietoperzy typu Stratmann,
- minimum 1 schron dla nietoperzy typu szczelinowego,

a ich szczegółową lokalizację i sposób umieszczenia w terenie ustalić ze specjalistą ornitologiem i spec. chiropterologiem.

6) Skrzynki lęgowe dla ptaków i schrony dla nietoperzy zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:

- a) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
- b) skrzynki lęgowe i schrony wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków i nietoperzy, a zadaszenie skrzynek i schronów drewnianych pokryć blachą lub papą,
- c) montaż skrzynek zrealizować w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
- d) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
- e) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
- f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki - 28 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 11 x 11 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,

- g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki - 28 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 11 x 11 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
 - h) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: 40 x 19 x 19 cm; otwór wlotowy o średnicy 5 cm,
 - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu P przyjąć jako: 21,5 x 15 x 24 cm; otwór wlotowy o średnicy o wymiarach 5,5 x 11 cm.
 - i) optymalne wymiary schronu dla nietoperzy (typu Stratmann) przyjąć jako: ok. 39 cm wysokości, 23,5 cm szerokości i 9 cm długości. Szczelina wlotowa powinna być umieszczona przy dolnej krawędzi schronu oraz mieć wymiary 19,5 cm szerokości x 2 cm wysokości; fakturę powierzchni wewnętrznej schronu zapewnić chropowatą.
 - j) optymalne wymiary schronu szczelinowego dla nietoperzy przyjąć jako: ok. 85 cm wysokości, 17 cm szerokości i 19 cm długości. Szczeliny wlotowe o szerokości 2,5 cm szerokości; fakturę powierzchni wewnętrznej schronu zapewnić chropowatą.
- 7) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 5 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych:
- a) skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki,
 - b) skrzynek (schronów) dla nietoperzy nie rzadziej niż co 2 lata po uprzednim potwierdzeniu braku aktualnego zasiedlenia skrzynek przez nietoperze oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez nietoperze.
2. określenie wymagań dotyczących ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 *ustawy o oś* w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym.
- 1) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.

- 2) Odcinek drogi w km 0+220–0+650 wykonać jako przejście dla zwierząt po powierzchni drogi, zapewniające możliwość swobodnej migracji zwierząt przez koronę drogi. W związku z powyższym na wskazanym odcinku zastosować następujące rozwiązania:
 - a) przebieg drogi utrzymać możliwie na poziomie otaczającego terenu, przy czym poziom projektowanej niwelety nie powinien istotnie różnić się od poziomu terenu przyległego, na przedmiotowym odcinku nie projektować drogi w nasypach ani wykopach przekraczających 1 m wysokości lub głębokości,
 - b) nie stosować elementów mogących ograniczać lub utrudniać migrację zwierząt, w szczególności barier energochłonnych, balustrad oraz ekranów akustycznych,
 - c) nie wprowadzać oświetlenia drogi na przedmiotowym odcinku.
- 3) Wprowadzić oznakowanie ostrzegawcze znakiem A-18b „zwierzęta dzikie” dla przebudowywanego odcinka drogi z obu kierunków ruchu.
- 4) W przypadku stosowania oświetlenia terenu, należy ograniczyć je do niezbędnego minimum i z wykorzystaniem źródła światła o niskiej emisji promieniowania z jednoczesnym zastosowaniem opraw kierunkowych, skupiających strumień światła ku dołowi, dążąc do spełnienia wymogu $ULOR=0\%$.

III. Odstępuję od nałożenia obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia zostało wszczęte zgodnie z art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2026 r. poz. 760 t. j.) – zwanej dalej *ustawą* ooś przez Burmistrza Solca Kujawskiego na wniosek [REDAKCYJNA] Zarząd Powiatu Inowrocławskiego zwanego dalej *Wnioskodawcą* z dnia 1 kwietnia 2026 r. (wpływ do tut. Urzędu 01.04.2026 r.).

Wnioskodawca wystąpił z wnioskiem z dnia 1 kwietnia 2026 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego **"Rozbudowie drogi Inowrocław - Solec Kujawski oraz Nowa Wieś - Leszyce. Część 2: odcinek węzeł Solec Kujawski - Park Przemysłowy Solec Kujawski (część B)"** na terenie działek położonych

w obrębie M. Solec Kujawski 0001 oraz Przyłubie 0004, gmina Solec Kujawski, powiat bydgoski, województwo Kujawsko-Pomorskie. Kierując się przepisami zawartymi w art. 74 ust. 1 i 2 *ustawy ooś* Wnioskodawca załączył do wniosku kartę informacyjną przedsięwzięcia w formie pisemnej oraz na elektronicznym nośniku danych i mapę ewidencyjną.

Wniosek oceniono pod względem formalnym w wyniku czego nie stwierdzono braków.

Zbadano właściwość organu. Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 *ustawy ooś*, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Burmistrz Solca Kujawskiego.

Planowane zamierzenie zakwalifikowano wg *rozporządzenia pzoś* wstępnie jako „droga o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1 km” wymieniona w § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia czyli zaliczające się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Dane o przedmiotowym wniosku i karcie informacyjnej przedsięwzięcia zamieszczono zarówno w publicznie dostępnym wykazie (Rejestr Informacji o Środowisku), udostępnionym na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Solec Kujawski: <https://mst-solec-kujawski.rbip.mojregion.info/6702/wniosek-w-sprawie-wydania-decyzji-o-srodowiskowych-uwarunkowaniach-dla-przedsiwziecia-polegajacego-na-rozbudowie-drogi-inowroclaw-solec-kujawski-czesc-2-odcinek-wezel-solec-kujawski-park-przemyslowy-solec-kujawski.html> jak i w bazie danych o ocenach oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, prowadzonej przez GDOŚ, o której mowa w art. 128 *ustawy ooś*, co stanowi realizację obowiązków, o których mowa w art. 22 ust. 1 *ustawy ooś* oraz w art. 129 ust. 1 *ustawy ooś*.

Zbadano dopuszczalność wszczęcia i określono krąg stron. Ponieważ w przedmiotowej sprawie liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 *ustawy ooś* oraz na podstawie art. 61 § 4 i art. 49 *ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2025 r., poz. 1691 t. j.) – zwanej dalej *Kpa*, strony postępowania zostały zawiadomione o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia oraz o przysługującym stronom prawach i obowiązkach obwieszczeniem wydanym przez Burmistrza Solca Kujawskiego dnia 9 kwietnia 2026 r. (obwieszczenie znak: WUM.ROŚiR.6220.1.1.2026). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Solcu Kujawskim w dniach od 09.04.2026 r. do 24.04.2026 r., na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Solcu Kujawskim dnia 09.04.2026 r. Ponadto tut. organ poinformował pełnomocnika

Wnioskodawcy o sposobie zawiadamiania stron o czynnościach podejmowanych w przedmiotowej sprawie pismem WUM.ROŚiR.6220.1.1.2026 z dnia 9 kwietnia 2026 r.

Pełnomocnik Wnioskodawcy przedłożył pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. korygujące załącznik do przedłożony wniosek i jego załączniki (wpływ do tut. organu 10.04.2026 r.).

Tut. organ zweryfikował, potwierdził i uściślił kwalifikację przedsięwzięcia pod względem przepisów rozporządzenia pzoś. Jest to przedsięwzięcie mogące 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 (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż (...) oraz § 3 ust. 2, pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 67 z uwagi na ingerencję w istniejącą regulację wód, czyli zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono przedsięwzięcie strategiczne w rozumieniu art. 59a ust. 4 ustawy ooś (analizowana inwestycja dotyczy drogi publicznej), które w myśl art. 80 ust. 2a ustawy ooś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji zadania z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Zgodnie z zapisami ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie oddziaływać na środowisko stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii organów, o których mowa w art. 64 ust. 1 ustawy ooś. W związku z tym tut. organ zwrócił się pismem z dnia 14 kwietnia 2026 r. jednocześnie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię dotyczącą konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określenie zakresu ewentualnego raportu, przedkładając jednocześnie zgromadzone w sprawie materiały. Jednocześnie do RDOŚ tut. organ złożył oświadczenie o niezależności podmiotu Wnioskodawcy od jednostki samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym jest organ właściwy do wydania niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy wyraził opinię (pismo z dnia 22 kwietnia 2026 r., znak: NNZ.9022.2.42.2026, wpływ do tut. Urzędu: 22.04.2026 r.), że dla

przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię (pismo z dnia 28 kwietnia 2026 r., znak: GR.ZZŚ.4130.144.2026.WL, wpływ do tut. Urzędu: 28.04.2026 r.), iż nie istnieje konieczność potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i jednocześnie wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podanych przez niego warunków i wymagań, a także uzasadnił swoje stanowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy powołując się na art. 50 Kpa wezwał tut. Organ do wyjaśnienia informacji zawartych we wniosku i w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pismem z dnia 27 kwietnia 2026 r., znak: WOO.4220.199.2026.JM (wpływ do tut. Urzędu: 27.04.2026 r.). W związku z powyższym tut. organ skierował do Wnioskodawcy wezwanie z dnia 5 maja 2026 r. znak: WUM.ROŚIR.6220.1.1.2026.

Pełnomocnik Wnioskodawcy wyjaśnił informacje zawarte we wniosku i w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia pismami z dnia 12 maja 2026 r. (wpływ do tut. organu 13.05.2026 r.), dostarczając tym samym nowy materiał dowodowy w sprawie. W związku z tym tut. organ zwrócił się pismem z dnia 15 maja 2026 r. do organów opiniujących z ponowną prośbą o opinię dotyczącą konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określenie zakresu ewentualnego raportu, przedkładając jednocześnie kopie ww. pisma uzupełniającego.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 20 maja 2026 r., znak: GR.ZZŚ.4130.144.2026.WL (wpływ do tut. Urzędu: 21.05.2026 r.) podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy wyraził opinię (pismo z dnia 28 maja 2026 r., znak: NNZ.9022.2.42.2026, wpływ do tut. Urzędu: 28.05.2026 r.), że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy powołując się na art. 50 Kpa wezwał tut. Organ do ponownego wyjaśnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia pismem z dnia 29 maja 2026 r., znak: WOO.4220.199.2026.JM.2 (wpływ do tut. Urzędu: 29.05.2026 r.). W związku z powyższym tut. organ skierował do Wnioskodawcy wezwanie z dnia 3 czerwca 2026 r. znak: WUM.ROŚIR.6220.1.1.2026.

W związku z potrzebą uzyskania wyjaśnień, mając na uwadze przepis art. 65 ust. 1 ustawy ooś i na podstawie art. 61 § 4 i art. 49 Kpa strony postępowania administracyjnego

zostały zawiadomione obwieszczeniem z dnia 5 czerwca 2026 r. o przedłużeniu terminu ewentualnego wydania postanowienia Burmistrza Solca Kujawskiego stwierdzającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedmiotowego przedsięwzięcia do dnia 5 lipca 2026 r.

Pełnomocnik Wnioskodawcy wyjaśnił informacje zawarte w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia pismami z dnia 12 czerwca 2026 r. (wpływ do tut. organu 12.06.2026 r.), dostarczając tym samym nowy materiał dowodowy w sprawie. W związku z tym tut. organ zwrócił się pismem z dnia 24 czerwca 2026 r. do organów opiniujących z ponowną prośbą o opinię dotyczącą konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określenie zakresu ewentualnego raportu, przedkładając jednocześnie kopie ww. pisma uzupełniającego.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy wyraził opinię (pismo z dnia 1 lipca 2026 r., znak: NNZ.9022.2.42.2025, wpływ do tut. Urzędu: 01.07.2026 r.), że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 30 czerwca 2026 r., znak: GR.ZZŚ.4130.144.2026.WL (wpływ do tut. Urzędu: 02.07.2026 r.) podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 7 lipca 2026 r. (znak: WOO.4220.199.2026, wpływ do tut. Urzędu: 07.07.2026 r.) wyraził opinię, iż dla planowanego zamierzenia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz, w myśl art. 64 ust. 3a ustawy ooś, określił wymagania i warunki konieczne jego zdaniem do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ww. postanowienie zostało przez tamtejszy organ szczegółowo uzasadnione, co pozwoliło tut. organowi zrozumieć i przyjąć przedstawione stanowisko.

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

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie układu komunikacyjnego łączącego budowaną drogę ekspresową nr 10 z drogą krajową nr 10 w Solcu Kujawskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Początek odcinka

„Solec Kujawski – Park Przemysłowy Solec Kujawski” zlokalizowany jest na włączeniu z budowanego węzła Solec Kujawski drogi ekspresowej S10, koniec odcinka natomiast zlokalizowany jest na połączeniu z istniejącą drogą DK10. Odcinek biegnie po śladzie DG 050814C i kończy się na skrzyżowaniu dróg DG 050814C, DG 051038C z DK10. Odcinek ten obejmuje również rozbudowę tego skrzyżowania do skrzyżowania typu rondo. Długość odcinka wynosi około 0,924 km dróg gminnych oraz około 0,515 km drogi DK10. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez tereny leśne, które połączone są z nieruchomościami sąsiadującymi za pośrednictwem zjazdów gruntowych.

Prace związane z budową odcinków drogowych zostaną wykonane za pomocą tradycyjnych technologii stosowanych przy budowie obiektów liniowych, takich jak frezowanie oraz układanie warstw drogowych za pomocą rozścielaczy mechanicznych. Technologia wykonania zostanie dobrana ściśle do realizowanego elementu projektowego. Zakłada się wykonanie nawierzchni twardej na wszystkich przedmiotowych drogach. Każda z ww. konstrukcji będzie posiadała warstwę podbudowy odpowiedniego rodzaju i miąższości.

Przyjęty sposób odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi, charakterem terenu istniejącego oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych do odbiorników. Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane bezpośrednio do otwartych rowów drogowych infiltracyjnych. Na odcinkach prostych jezdni nadano dwustronne pochylenie poprzeczne (daszkowe), zapewniające grawitacyjny spływ wód opadowych i roztopowych od osi drogi w stronę poboczy. Takie rozwiązanie gwarantuje szybkie osuszenie nawierzchni, minimalizując ryzyko zjawiska akwaplanacji oraz chroniąc krawędź jezdni przed degradacją. Z uwagi na brak krawężników, woda z jezdni odprowadzana będzie swobodnie na pobocza gruntowe, którym nadano pochylenie poprzeczne w kierunku zewnętrznym (zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi).

Wody opadowe spływają powierzchniowo do rowów infiltracyjnych, gdzie następuje czasowe zatrzymanie wód w przekroju rowu, redukcja prędkości przepływu, stopniowe wsiąkanie wód do gruntu przez dno i skarpy. W miejscach zlokalizowanych zjazdów na przyległe działki, ciągłość systemu odwodnienia wzdłużnego zostanie zachowana poprzez montaż przepustów o średnicy dostosowanej do zlewni.

W ramach zadania zaprojektowano przebudowę rowu oraz zarurowania kolidujących z projektowanym rozwiązaniem drogowym. Przebudowa będzie realizowana po nowych trasach wraz z likwidacją istniejących fragmentów wyłączonych z użytkowania. Przebudowa polegać będzie na wykonaniu robót mających na celu dostosowanie istniejącego koryta cieku oraz zarurowania do projektowanej inwestycji drogowej. Roboty związane z przebudową

koryta obejmować będą jego umocnienie i stabilizację wraz z niezbędną regulacją przebiegu w granicach pasa drogowego. Zakres prac obejmuje w szczególności ukształtowanie przekroju podłużnego i poprzecznego, zabezpieczenie skarp oraz dna koryta, a także dostosowanie parametrów hydraulicznych do projektowanych warunków przepływu. Roboty związane z przebudową zarurowania obejmować będą wykonanie nowego odcinka przewodu o parametrach dostosowanych do rzędnych wysokościowych oraz średnicy istniejącego odcinka, z zapewnieniem ciągłości hydraulicznej systemu. Prace realizowane będą etapowo. W pierwszej kolejności wykonany zostanie nowy odcinek rowu po projektowanej trasie. Następnie nastąpi skierowanie wód z istniejącego koryta do nowo wybudowanego odcinka. Po zapewnieniu prawidłowego funkcjonowania nowego przebiegu przewiduje się wyłączenie z eksploatacji dotychczasowego odcinka poprzez jego zasypanie i uporządkowanie terenu. Roboty prowadzone będą w sposób minimalizujący zmętnienie wód oraz ograniczający ingerencję w środowisko wodne. Zapewniona zostanie ciągłość przepływu wody, a ewentualne czasowe ograniczenia będą stosowane wyłącznie w przypadkach technologicznie uzasadnionych.

Likwidacja fragmentu istniejącego koryta rowu wyłączonego z użytkowania zostanie zrealizowana poprzez zasypanie gruntem wraz z jego zagęszczeniem po wykonaniu nowego koryta rowu, co pozwoli na zachowanie ciągłości przepływu wód.

Transport materiałów budowlanych sypkich odbywać się będzie dowolnymi środkami transportu, dopuszczonymi do ruchu po drogach publicznych, w warunkach zabezpieczających te materiały przed zanieczyszczeniem, zmieszaniem z innymi materiałami i nadmiernym zawilgoceniem. Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Planuje się również zraszanie terenu wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Materiały budowlane (takie jak: mieszanki bitumiczne, kruszywo, kostka i krawężniki betonowe) dostarczane będą na bieżąco. Kruszywo, kostka i krawężniki betonowe składowane będą w miejscach ich wykorzystania.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie

jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, głównie kostka brukowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będą wynikać z przedmiaru robót i w żadnej mierze nie przekroczą ilości przewidzianych technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają też stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami oraz przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców, zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

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

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

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.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg, przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do 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 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 spalnego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

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

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 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).

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

Wytwarzany będzie destrukta asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas bitumicznych. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia

14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

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.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarach dorzeczy Wisły, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200045, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 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 chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zadanie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW20001229199 – „Wisła od Zgłowiączki do Brdy”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód której stan ogólny oceniono jako: zły (potencjał ekologiczny: słaby, stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia umiarkowanego potencjału ekologicznego i utrzymania 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.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

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.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, 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 zostaną wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie), a materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu, stosowane będą materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą.

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.

Eksploatacja projektowanych i przebudowywanych dróg będzie się wiązała z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Źródłem hałasu emitowanego przez poruszający się pojazd jest praca silnika, opływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drganie zużytych bądź nieprecyzyjnie złożonych elementów pojazdu. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione 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. Analiza oddziaływania akustycznego wykazała, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem.

Emisja substancji w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po jezdniach wspomagających. Będzie to źródło emisji, decydujące o oddziaływaniu układu drogowego w zakresie emisji substancji do powietrza.

Na podstawie wykonanych obliczeń nie przewiduje się możliwości przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie powietrza atmosferycznego poza granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie. Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r. poz. 13 ze zm.) oraz uchwałę nr IX/181/19 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 września 2019 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Wydm Kotliny Toruńsko-Bydgoskiej - część wschodnia i zachodnia (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2019 r., poz. 4756 ze zm.), przy czym zakazy obowiązujące na ww. obszarze nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z koniecznością usunięcia około 1,59 ha lasu. Z uwagi na charakter zadania oraz zajęcie pasa terenu w obrębie istniejącego drzewostanu, brak jest możliwości wykonania nasadzeń kompensacyjnych w skali adekwatnej do zakresu planowanej wycinki. W związku z powyższym, jako działania kompensujące za utratę potencjalnych miejsc rozrodu, schronienia i bytowania gatunków związanych z zadrzewieniami, przewidziano montaż minimum 8 skrzynek lęgowych dla ptaków oraz minimum 3 schronów dla nietoperzy.

Ograniczając ryzyko niszczenia lęgów ptaków wprowadzono warunek prowadzenia wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków. W przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie przewidziano obowiązek przeprowadzenia kontroli ornitologicznej przez specjalistę przyrodnika bezpośrednio przed rozpoczęciem prac. W celu ograniczenia ryzyka uśmiercania płazów oraz innych drobnych zwierząt na etapie realizacji zamierzenia przewidziano konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego. Do zadań nadzoru należeć będzie w szczególności bieżąca kontrola terenu robót, weryfikacja powierzchni przeznaczonych do zajęcia pod inwestycję, wskazywanie miejsc wymagających zabezpieczenia, zabezpieczenie stwierdzonych mrowisk oraz podejmowanie działań interwencyjnych w przypadku stwierdzenia obecności zwierząt na terenie prowadzonych prac.

Mając na uwadze przebieg projektowanej drogi przez szlak migracji zwierząt, przewidziano wykonanie przejścia dla zwierząt po powierzchni drogi. Parametry oraz warunki realizacji tego rozwiązania określono z uwzględnieniem zaleceń wskazanych w opracowaniu pn. „Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” (Kurek 2010), co ma na celu ograniczenie efektu bariery ekologicznej oraz zmniejszenie ryzyka kolizji zwierząt z pojazdami.

Warunek dotyczący ograniczenia intensywności oświetlenia oraz stosowania opraw kierunkowych wprowadzono w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania sztucznego światła na faunę, w szczególności gatunki prowadzące nocny tryb życia i wykorzystujące teren inwestycji jako obszar migracji.

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

W związku z tym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary objęte formami ochrony przyrody, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji 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.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres, planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy ooś tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Organ, analizując zebraną w sprawie dokumentację, a tym samym potencjalne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, wziął pod uwagę charakter, skalę i usytuowanie planowanego przedsięwzięcia oraz zaproponowane przez Wnioskodawcę w przedłożonej i uzupełnionej KIP rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które mają zapewnić ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji zadania. Realizacja zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, zajęcia siedlisk wrażliwych lub przerywania korytarzy ekologicznych. Ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz. Przy określaniu negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz interakcje pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska.

Przed wydaniem decyzji Burmistrz Solca Kujawskiego obwieszczeniem WUM.ROŚiR.6220.1.1.2026 z dnia 9 lipca 2026 r. zawiadomił strony postępowania i umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań na podstawie art. 9 i 10 Kpa w terminie siedmiu dni od dnia skutecznego doręczenia zawiadomienia.

Mając na uwadze zapisy art. 79 ust. 1 ustawy ooś, uznano, iż nie zachodzi konieczność zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu, ponieważ w jego ramach nie przeprowadza się oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Podczas całego postępowania administracyjnego w wyznaczonych terminach strony postępowania inne niż Wnioskodawca nie złożyły żadnych uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę powyższe, postanowiono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 85 ust. 3 ustawy ooś, informację o wydanej decyzji oraz o możliwości zapoznania się z jej treścią i z dokumentacją sprawy, podaje się do publicznej wiadomości

poprzez zamieszczenie na tablicach ogłoszeń w siedzibie tut. organu oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy, za pośrednictwem Burmistrza Solca Kujawskiego, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

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 Burmistrzowi Solca Kujawskiego 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 (art. 127a Kpa). Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy ooś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy, przy czym złożenie tego wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W przypadku, gdy w związku z realizacją lub eksploatacją przedsięwzięcia podmiot naruszy określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunki, wymogi lub obowiązki lub naruszy obowiązki i wymagania, określone w decyzjach, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy ooś – podmiot ten podlega administracyjnej karze pieniężnej zgodnie z art. 136a ustawy ooś.

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

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,

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



z up BURMISTRZA
Szymon Rożkowski
Dyrektor
Wydziału Urządzania Miasta

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Zarząd Powiatu Inowrocławskiego
Repr. przez Pełnomocnika



2. Pozostałe strony: obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (PURDE)
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny (PURDE)
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu PGW Wody Polskie (PURDE)

Podmiot będący wnioskodawcą jest zwolniony z opłaty za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na podstawie art. 7 pkt 2 i 3 ww. ustawy o opłacie skarbowej.

Na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2025 r., poz. 1154 ze zm.), w zw. z § 4 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 28 września 2007 r. w sprawie zapłaty opłaty skarbowej (Dz. U. z 2007 r. Nr 187, poz. 1330), dokonano zapłaty opłaty skarbowej za pełnomocnictwo w wysokości 17 zł w dniu 31.03.2026 r.

-CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Niniejsza charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach WUM.ROŚiR.6220.1.1.2026, zgodnie z art. 84 ust. 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. 2026 r. poz. 670 t. j.).

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa układu komunikacyjnego łączącego budowaną drogę ekspresową nr 10 z drogą krajową nr 10 w Solcu Kujawskim wraz z infrastrukturą towarzyszącą na terenie działek położonych w obrębie M. Solec Kujawski 0001 oraz Przyłubie 0004, gmina Solec Kujawski, powiat bydgoski, województwo Kujawsko-Pomorskie - w ramach zadania pn. "Rozbudowa drogi Inowrocław - Solec Kujawski oraz Nowa Wieś - Leszyce. Część 2: odcinek węzeł Solec Kujawski - Park Przemysłowy Solec Kujawski (część B)". Droga krajowa nr 10 jest drogą publiczną o znaczeniu obronnym.

Początek odcinka „Solec Kujawski – Park Przemysłowy Solec Kujawski” zlokalizowany jest na włączeniu z budowanego węzła Solec Kujawski drogi ekspresowej S10, koniec odcinka natomiast zlokalizowany jest na połączeniu z istniejącą drogą DK10. Odcinek biegnie po śladzie DG 050814C i kończy się na skrzyżowaniu dróg DG 050814C, DG 051038C z DK10. Odcinek ten obejmuje również rozbudowę tego skrzyżowania do skrzyżowania typu rondo. Długość odcinka wynosi około 0,924 km dróg gminnych oraz około 0,515 km drogi DK10. Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez tereny leśne, które połączone są z nieruchomościami sąsiadującymi za pośrednictwem zjazdów gruntowych.

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi gminnej DG 050814C:

- klasa techniczna: G
- prędkość do projektowania: 100 km/h
- prędkość do projektowania w obszarze skrzyżowania: 50 km/h
- przekrój drogi: 1/2
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m
- pochylenie poprzeczne na prostej: 2,0 %
- skrajnia pionowa: 4,50 m

- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR4

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi gminnej DG 051038C:

- klasa techniczna: G
- prędkość do projektowania w obszarze skrzyżowania: 50 km/h
- przekrój drogi: 1/2
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: min. 1,25 m
- pochylenie poprzeczne na prostej: 2,0 %
- skrajnia pionowa: 4,50 m
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR4

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi DK 10:

- klasa techniczna: GP
- prędkość do projektowania: 100 km/h
- prędkość do projektowania w obszarze skrzyżowania: 50 km/h
- przekrój drogi: 1/2
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość opasek zewnętrznych: 0,50 m
- szerokość poboczy gruntowych: min. 0,75 m
- skrajnia pionowa: 4,50 m
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś
- kategoria ruchu: KR4

Wody opadowe z nawierzchni jezdni będą odprowadzane do otwartych rowów drogowych infiltracyjnych. Odbiór końcowy wód z systemu rowów realizowany będzie poprzez ich bezpośrednią infiltrację do gruntu w miejscach o wysokiej przepuszczalności podłoża lub do rowu melioracyjnego.

Ponadto wykonane zostaną:

- przebudowa sieci elektroenergetycznych średniego napięcia (SN) 1012
- przebudowa sieci elektroenergetycznych niskiego napięcia (nN) 900
- przebudowa i likwidacja sieci elektroenergetycznych oświetleniowych niskiego napięcia (nN)

- przebudowa sieci telekomunikacyjnych
- budowa przepustu na cieku („Rów bez nazwy nr 3”) na KM 0+594.
- przebudowa rowu oraz zarurowania jego odcinków kolidujących z projektowanym rozwiązaniem drogowym tylko w niezbędnym zakresie, bez zmiany ich kierunku przepływu.

Według § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) oraz § 3 ust. 2, pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 67 przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się jako planowane przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco wpływać na środowisko.



z up. BURMISTRZA

Szymon Kościowski
Dyrektor
Wydziału Urzeczywiania Miasta