

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247), zwanej dalej ustawą *ooś*, a także na podstawie § 3 ust. 2 pkt 2 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) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (t.j. Dz. U. 2021 poz. 735), po rozpatrzeniu wniosku Inwestora: Powiatowego Zarządu Dróg w Starogardzie Gdańskim, ul. Mickiewicza 9, 83-200 Starogard Gd., reprezentowanego przez Pana Eligiusza Michalak – PROVEM, ul. Dębowa 2, 83-110 Gniszewo, działając w oparciu o opinie:

- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Tczewie, znak: GD.ZZŚ.4.435.59.2021.DK z dnia 17.03.2021 r. (data wpływu: 17.03.2021 r.), które pismem z dnia 08.04.2021 r. (data wpływu: 08.04.2021 r.) znak: GD.ZZŚ.4.435.59.2021.DK.1, w związku ze zmianą wniosku Inwestora, podtrzymuje swoje stanowisko,
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim, znak: ZNS.9022.4.2021.EB.15 z dnia 19.02.2021 r. (data wpływu: 23.02.2021 r.), który informacją z dnia 01.04.2021 r. (data wpływu: 06.04.2021 r.) znak: ZNS.9022.4.2021.EB.18, poinformował o braku zastrzeżeń w związku ze zmianą wniosku Inwestora,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.118.2021.WR.2 z dnia 08.03.2021 r. (data wpływu: 11.03.2021 r.),

orzekam

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji polegającej na:**

***„Przebudowie mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G
w obrębie Krąg”***

- II. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:**

1. Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - a) Uciążliwość akustyczną związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej, z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac;
 - b) W odległości do 20 m od rzeki wykluczyć lokalizację zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych;
 - c) Zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:
 - wykorzystanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - uszczelnienie nawierzchni placów składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transport, oraz parkingów dla pracowników;

- zabezpieczenie przed spływami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.;
 - prowadzenie konserwacji (np. tankowanie, wymiana oleju) i naprawy maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
 - wyposażenie zaplecza i bazy sprzętowej w niezbędną ilość pojemników, kontenerów, koszy do gromadzenia odpadów i zapewnić ich sukcesywny wywóz;
- d) Zabezpieczyć zaplecze budowy przed przedostawaniem się do gleby substancji szkodliwych oraz wyposażać je w sorbety do neutralizacji substancji ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów);
 - e) Drzewa i krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem poprzez odeskowanie lub owinięcie pnia materiałami jutowymi, matami słomianymi, do wysokości nie mniej niż 150 cm;
 - f) Rozpoczęcie prac ziemnych, przeprowadzić poza okresem gniazdowania ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). W przypadku zaistnienia potrzeby dokonania prac w ww. okresie, możliwe będzie ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu ornitologii, iż przedmiotowy teren nie jest wykorzystywany przez chronione gatunki ptaków, jako miejsce gniazdowania, co powinno zostać potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy;
 - g) Prace w ramach planowanej inwestycji (np. ziemne, rozbiórkowe, budowlane) w okresie rozrodu i migracji płazów i gadów, tj. od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem przyrodnika; co powinno zostać potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy;
 - h) Podczas prowadzenia wykopów zabezpieczyć plac robót płótkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt – płazów, gadów i małych ssaków; codziennie przed przystąpieniem do prac przeprowadzić kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować;
 - i) Prace związane z przebudową obiektu inżynierskiego (mostu) oraz umocowaniem koryta rzeki Wierzycy prowadzić poza okresem tarła, tj. poza okresem od 01.03 do 30.06 oraz 01.10 do 30.11, co powinno zostać potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy;
 - j) Podczas wykonywania robót rozbiórkowych mostu koryto rzeki Wierzycy zabezpieczyć przed wpadającym gruzem oraz opadaniem cząstek mineralnych; zabezpieczenia wykonać przez wykonanie szczelnych ekranów ochronnych zabezpieczających miejsce robót oraz tereny przyległe, tj. podwieszenie odpowiednich plandek i siatek, ściśle przylegających do linii brzegowej w obszarze prowadzonych prac;
 - k) Zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi.
 - l) Zastosować odwodnienie powierzchni mostu, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, a następnie za pomocą, korytek drogowych, i ścieków skarpowych, odprowadzić do studni separacyjno – osadnikowych, do gruntu;
 - m) Prace ziemne w korycie rzeki prowadzić w osłonie ze ścianek szczelnych, z zachowaniem warunków migracji dla organizmów wodnych, oraz poza okresem tarła;
 - n) Podczas malowania konstrukcji, zastosować plandeki, aby nie rozpylać wokół farby przy malowaniu natryskowym;
 - o) Należy używać wyłącznie sprawnego technicznie sprzętu i natychmiast zabezpieczać oraz usuwać ewentualne wycieki substancji ropopochodnych ze sprzętu czy pojazdów;
 - p) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbetów, w przypadku znacznego zanieczyszczenia gruntu zapewnić sprawne jego zebranie i usunięcie przez uprawniony podmiot;
 - q) W trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić pracownikom dostęp do sanitariatów;
 - r) Zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, składować selektywnie w wydzielonych, przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić ich sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

III. Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia załącznikiem do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 25.01.2021 r., Powiatowy Zarządu Dróg w Starogardzie Gdańskim, ul. Mickiewicza 9, 83 - 200 Starogard Gd., reprezentowany przez Pana Eligiusza Michalak – PRODEM, ul. Dębowa 2, 83 -110 Gniszewo, wystąpił do Wójta Gminy Starogard Gdański z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „*Rozbiórce i budowie mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*”, zmodyfikowanym pismem z dnia 25.02.2021 r. w sprawie zmiany rodzaju inwestycji na „*Przebudowę mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*”. Zmianie ulega wyłącznie nazwa inwestycji.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Starogard Gd.

Stwierdzono również, że zgodnie z art. 74 ust. 3 pkt 1 w/w ustawy, jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, zastosowanie ma art. 49 *Kodeksu Postępowania Administracyjnego*. Mając na uwadze fakt, że liczba stron niniejszego postępowania przekracza 10, czynności niniejszego postępowania następowały poprzez publiczne obwieszczenia.

Jak wynika z przepisu art. 73 ust. 1 ustawy ooś, postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć dokumenty określone w art. 74 ust. 1 ustawy ooś.

Inwestor złożył dokumentację sprawy, która objęła:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 25 stycznia 2021 r.,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać to przedsięwzięcie,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej,
- wypis z rejestru gruntów wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej za wydanie decyzji środowiskowej,
- pełnomocnictwo do reprezentowania Inwestora wraz z opłatą skarbową.

Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia, sporządzonej przez pana Eligiusza Michalak – PRODEM, ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w miejscowości Krąg.

Wobec powyższego stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w § 3 ust. 2 pkt 2 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), jako: „*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 oraz 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.*”

Dlatego zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 ustawy ooś, planowana inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wójt Gminy Starogard Gd. pismem nr PPN.6220.2.2021 z dnia 03.02.2021 r. zawiadomił, również poprzez obwieszczenie, strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, informując o możliwości zapoznania się osobiście lub przez pełnomocnika z aktami sprawy. Po zawiadomieniu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

W toku prowadzonego postępowania, dnia 03.02.2021 r. Wójt Gminy Starogard Gdański działając na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy ooś wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego WODY POLSKIE Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wskazanego wyżej przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiego obowiązku, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 11.02.2021 r. (data wpływu do tut. organu: 12.02.2021 r.) Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku poinformowało, że przekazało wniosek Wójta Gminy Starogard Gdański z dnia 03.02.2021 r. dotyczący wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z właściwością - Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Tczewie.

Opinią sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim z dnia 19.02.2021 r. (data wpływu: 23.02.2021 r.) znak ZNS.9022.4.2021.EB.15 stwierdzono, że dla przedsięwzięcia polegającego na *rozbiórce i budowie mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*, nie wymaga się przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dnia 25.02.2021 r. do tut. organu wpłynęło pismo Pana Eligiusza Michalak – PROVEM, informujące o zmianie rodzaju inwestycji z: „*Rozbiórka i budowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*” na „*Przebudowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*”. Zmianie ma podlegać wyłącznie nazwa inwestycji.

Pismem z dnia 01.03.2021 r. Wójt Gminy Starogard Gdański zwrócił się do organów opiniujących z prośbą o wypowiedzenie się w kwestii w/w pisma w świetle wydawanych opinii, zawiadamiając jednocześnie strony postępowania poprzez obwieszczenie o podjętych czynnościach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po uzupełnieniu wniosku o poświadczony przez właściwy organ wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, wydał opinię z dnia 08.03.2021 r. (data wpływu: 11.03.2021 r.) znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.118.2021.WR.2, stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „*Przebudowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*” oraz wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pewnych warunków związanych z realizacją w/w inwestycji.

W dniu 16.03.2021 r. Wójt Gminy Starogard Gdański, obwieszczeniem z dnia 16.03.2021 r., zawiadomił strony o wydanym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniu.

Dnia 17.03.2021 r. (data wpływu do tut. urzędu: 17.03.2021 r.) Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE - Zarząd Zlewni w Tczewie wydało opinię, w której nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla przedsięwzięcia pn.: „*Rozbiórka i budowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg*”, jednocześnie określił szereg uwarunkowań, które organ powinien uwzględnić przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 06.04.2021 r. do tut. urzędu wpłynęło pismo z dnia 01.04.2021 r., z informacją Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim, powołującego się na art. 78 ust. 4 w związku z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, o braku zastrzeżeń, w związku ze zmianą wniosku Inwestora.

Dnia 08.04.2021 r. do tut. urzędu wpłynęła odpowiedź Państwowego Gospodarstwa Wodnego WODY POLSKIE - Zarząd Zlewni w Tczewie, które również poinformowało, iż w związku ze zmianą wniosku Inwestora, podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w wydanej wcześniej opinii.

W dniu 19.04.2021 r., Wójt Gminy Starogard Gdański zawiadomił strony poprzez obwieszczenie, że przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, spełniając wymóg art. 10 § 1 *Kodeksu Postępowania Administracyjnego*, strony postępowania mają możliwość zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia oraz wypowiedzenia się co do zebranych materiałów, w terminie 7 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji.

W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Gdańsku, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gd. oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Tczewie, Wójt Gminy Starogard Gd. jako organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Przedmiotowe przedsięwzięcie pod nazwą: „Przebudowa mostu na rzece Wierzyca w ciągu drogi powiatowej Nr 2706G w obrębie Krąg” będzie dotyczyło działek geodezyjnych w jednostce ewidencyjnej Starogard Gdański, obręb ewidencyjny Krąg o numerach: 263, 255, 254 oraz 264/8, 257.

Dla planowanego przedsięwzięcia obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego wsi Krąg, przyjętym uchwałą Rady Gminy Starogard Gd. Nr XIV/135/2019 z dnia 31 października 2019 r., opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego poz. 5986 z dnia 17 grudnia 2019 r. Zgodnie z tym planem działki objęte inwestycją oznaczone są jako: **02.KDZ** – tereny komunikacyjne, dróg publicznych klasy technicznej zbiorczej; **01.KDZ** – tereny komunikacyjne, dróg publicznych klasy technicznej zbiorczej; **211.WS** – tereny wód powierzchniowych, śródlądowych; **202.MN** – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej; **191.US** – tereny sportu i rekreacji.

Planowane przedsięwzięcie jest na drodze powiatowej Nr 2706G w miejscowości Krąg (Kręski Młyn). Prace z przedsięwzięciem związane będą z przebudową mostu nad rzeką Wierzycą zgodnie z dokumentacją projektową w celu usprawnienia poruszania się po drodze, zwiększenia nośności obiektu oraz uregulowania spływu wód opadowych i roztopowych z jezdni. Most usytuowany jest na drodze powiatowej w kilometrze drogi 6+639,70 i w kilometrze rzeki 77+930,00 w miejscowości Krąg nad rzeką Wierzycą i stanowi ciąg drogi łączący miejscowość Okole z miejscowością Krąg.

Maksymalny poziom wody w miejscu obiektu przeznaczonego do przebudowy pomierzony w listopadzie 2020 r. wynosił 86,61 m n.p.m. Największa głębokość rzeki przy obiekcie wahała się w granicach od 1,00 m do 1,30 m, a z obserwacji na słupach podpór nurtowych wnioskować można, że poziom wody wahał się najczęściej w granicach od 0,3 m do 0,6 m. Rzędna jezdni na moście w najwyższym punkcie zaprojektowana została na 89,31 m n.p.m. Kilometraż Wierzycy jest liczony od ujścia w górę rzeki.

Koryto rzeki Wierzycy w miejscu istniejącego mostu posiada łagodne zbocza, o skarpach naturalnie, porośniętych trawą o nachyleniu od 1:1,5 do 1:3, dno nieumocnione o zmiennej szerokości w obrębie obiektu od 13,00 m do 22,66 m. Przepływ wód odbywa się swobodnie. Spadek podłużny koryta rzeki wynosi ok. 0,01%. Nie pomierzono dokładnie prędkości przepływu. Gospodarka wodna obiektu nie wywiera negatywnego wpływu zarówno na wody powierzchniowe, jak również na wody podziemne.

Wokół obiektu mostowego występują grunty rolne, częściowo poddane uprawie, częściowo porośnięte trawą wykorzystywane jako pastwiska. Mieszkańcy domów jednorodzinnych oraz działek siedliskowych są bezpiecznie oddaleni od obiektu – najbliższej zabudowy jest ponad 40,00 m. W bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego mostu nie ma dużych rosnących drzew. Najbliższe takie drzewa rosną ok. 10-15 m od obiektu.

Cała inwestycja naprawy mostu nie jest powiązana z innym przedsięwzięciem, co nie będzie skutkowało kumulacją oddziaływań.

Również planowana inwestycja nie wpłynie kumulująco na zrealizowane już na tym obszarze inne inwestycje. Po wykonaniu prac budowlanych dla mostu poprawią się warunki drogowe i komunikacja między sąsiednimi miejscowościami.

W fazie realizacji roboty mostowe będą prowadzone w technologii mieszanej: ręcznej i zmechanizowanej. Do realizacji robót mostowych i drogowych wykorzystywane będą urządzenia i pojazdy mechaniczne, przy pracy których niezbędne będzie zużycie paliwa – według norm zużycia dla sprzętu budowlanego zaangażowanego w realizację przedsięwzięcia. Asfalt, paliwa, beton, gotowe elementy prefabrykowane sprowadzane będą odpowiednio z wytwórni mas bitumicznych, zakładów petrochemicznych, betoniarń i z zakładów prefabrykacji. Natomiast stosowne materiały budowlane w postaci kruszyw w przypadku przydatności po uprzednim zbadaniu będą wykorzystane ponownie, a w przypadku braku przydatności pochodzić będą ze źródeł kopalnianych i będą sprowadzane spoza terenu budowy – inwestycji. Natomiast surowce, materiały, paliwa i energia wykorzystywane będą jedynie na etapie budowy. Zapotrzebowanie na te źródła, media, surowce i materiały Wykonawca uwzględni kalkulując cenę ofertową. Szczegółowy rodzaj sprzętu jakim będzie realizowana inwestycja zależy od wyłonionego Wykonawcy robót.

Faza realizacji inwestycji:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę technologiczną dostarczaną w specjalnych pojemnikach wynosi:

- do pielęgnacji betonu (100 l/h), sumarycznie – 5,00 – 7,00 m³,
- woda do czyszczenia konstrukcji (20 l/h), sumarycznie – 2,00 – 3,00 m³,

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi:

- drewno do szalunków – ok. 2,00 – 3,00 m³,
- kruszywa, ziemia i humus – ok. 400,00 – 500,00 m³,
- granitowa kostka kamienna – ok. 16 ton,
- kamienie naturalne do umocnień – ok. 50 ton.

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: 1200 l benzyna i 1800 l ropy.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: 800 kWh – pozyskiwana z agregatu prądotwórczego,
- ciepłą: (GJ/MJ) – nie dotyczy.

Faza eksploatacji inwestycji:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi: nie obejmuje;

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: nie obejmuje;

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: nie obejmuje;

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi: nie obejmuje.

Obszar jaki może objąć swoim zakresem oddziaływania inwestycja to przyległe tereny rolnicze. Działki siedliskowe oraz działki na których zbudowano domy jednorodzinne są bezpiecznie oddalone od mostu. Nowy obiekt mostowy jest oddalony od najbliższych zabudowań ponad 40 m.

W obszarze oddziaływania obiektu, czyli w odległości 100 m, znalazły się następujące działki:

- działki na których znajduje się bezpośrednio inwestycja nr: 263, 255, 254;
- działki tuż sąsiadujące nr: 262, 264/8, 264/6, 253, 257;
- działki odleglejsze nr: 264/1, 264/3, 264/7, 261, 265/2, 265/5, 265/6, 265,7 260/1, 260/3 i 317.

W trakcie realizacji inwestycji będzie występowała uciążliwość przemijająca, swoim zakresem typowa dla takiej budowy. Nie obejmie ona bezpośrednio przyległych pól uprawnych, łąk i nieużytków, a jedynie teren wokół samego mostu w promieniu do ok. 30,0 m. Budowę zaplanowano tak, aby ograniczyć oddziaływania do niezbędnego minimum dla mieszkańców i użytkowników. W żaden sposób nie będzie ograniczenia dostępu do tych miejsc, mieszkańcy będą mogli swobodnie dojeżdżać do swoich posesji i pól oraz korzystać z usług. Podczas robót budowlanych będzie odbywał się ruch kołowy wzdłuż drogi powiatowej samochodów dostarczających materiały budowlane do mostu i wywożące odpady. Droga na czas realizacji inwestycji zostanie zamknięta tylko przy moście i zostanie wprowadzona tymczasowa organizacja ruchu. Droga ta posiada w pobliżu place manewrowe co znacznie usprawni komunikację. Bezpieczną komunikację na czas prowadzonych prac zapewnia z każdej strony dojazdu droga powiatowa Nr 2706G.

Podczas użytkowania inwestycja nie będzie generowała uciążliwości, nie wpłynie to także na intensywność i wzmożoność przejazdów, wręcz przeciwnie poprawi się jakość komunikacji dla ludności z uwagi na to, że powstanie nowy most, uregulowany zostanie spływ wód opadowych, nawierzchnia drogi przestanie być zamulana i podmywana. Poprawa komunikacji pozytywnie wpłynie także na dalsze obszary wiejskie i ich rozwój. Wykonanie naprawy w bardzo szybkim terminie będzie miało bardzo korzystny wpływ na otaczające środowisko i bezpieczeństwo użytkowników. Droga powiatowa Nr 2706G jest ważną drogą spełniającą potrzeby komunikacyjne dla mieszkańców pobliskich miejscowości.

Planowana inwestycja nie rzuca żadnego cienia na działki sąsiadujące, nie ma charakteru przemysłowego i nie jest obiektem kubaturowym. Nie wpływa negatywnie na dostęp światła dziennego do pomieszczeń i budynków przeznaczonych na pobyt ludzi na działkach sąsiednich. Zatem rozwiązania techniczne, usytuowanie nowego obiektu dokładnie w miejscu istniejącego oraz sposób zagospodarowania terenu nie powodują uciążliwości związanych z hałasem, wibracjami, zakłóceniami elektrycznymi i promieniowaniem, a także zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleby.

Przy istniejącym obiekcie i pozostawieniu go bez zmian może spowodować wystąpienie kilku poważnych awarii podczas jego użytkowania. Istniejący most jest nie jest w dobrym stanie technicznym: spękania na korpusach podpór skrajnych, słabej wytrzymałości beton, skorodowany miejscowo beton płyty pomostowej w rejonie wsporników w wyniku rozkładu związków chemicznych. Ponadto obiekt nie posiada barier drogowych dostatecznie chroniących ruch drogowy podczas uderzenia

w nie i nie zabezpiecza odpowiednio przed wpadnięciem pojazdów do rzeki. Most posiada zbyt niską nośność. Nieuregulowany spływ wód opadowych i roztopowych spowodował i powoduje nadal sukcesywnie niszczenie umocnień skarpy przy przyczółkach, coroczne osuwiska nasypów drogowych i korytek ściekowych, obsuwanie się gruntu do rzeki. Pozostawienie mostu bez przebudowy i uregulowania spływu wód, spowoduje, że ponownie kolejny już raz nastąpi znaczne wymycie skarp nasypu i podmycie drogi ze zniszczeniem nawierzchni asfaltowej. Wobec powyższego należy przeprowadzić inwestycję mając na względzie wyeliminowanie tych zjawisk oraz zminimalizowanie niekorzystnych oddziaływań także na otaczające obiekt środowisko.

Ryzyko wystąpienia awarii czy też katastrofy budowlanej podczas budowy nowego obiektu jest znikome. Obiekt zaprojektowano w nowoczesnej technologii, z rozwiązaniami technicznymi eliminującymi takie przypadki, ponadto skala budowy nowego obiektu jest niewielka, jak na most trójprzęsłowy o długości do ok. 45,00 m.

W czasie użytkowania mostu w przyszłości nie będą występowały żadne odpady zanieczyszczające środowisko. Podczas wykonywania prac związanych z przebudową drogi i budową mostu wystąpią odpady budowlane w postaci:

- odpady z betonu oraz gruz z rozbiórek i remontów — do utylizacji – ok. 270 m³ (700 ton),
- odpady z przebudowy dróg — do ponownego wbudowania na przedmiotowym obiekcie,
- żelazo i stal — na złom ok. 70 ton,
- gleba i ziemia — do ponownego wbudowania na przedmiotowym obiekcie. Ilość przewidywanej objętości mas ziemnych ok. 480 m³,
- kamienie naturalne — do ponownego wbudowania — ok. 10 ton,
- ścieki bytowo-socjalne zostaną odprowadzone do toalet typu TOI TOI.

Rozbiórka istniejącego mostu polegać będzie na zdemontowaniu stalowych balustrad, betonowych płyt krawężnikowych i krawężników, nawierzchni na obiekcie, sfrezowaniu fragmentu nawierzchni asfaltowej na dojazdach. Dalsza część prac rozbiórkowych polegać będzie na rozebraniu żelbetowego pomostu konstrukcji nośnej. Na koniec rozebrane zostaną filary i podpory skrajne. W trakcie rozbiórki przęsła i istniejących podpór należy liczyć się z pewną ilością odpadających fragmentów betonu. Podczas prac rozbiórkowych wprowadza się specjalne rampy tj. pochylnie ukształtowane w skarpie o nachyleniu nie większym niż 12% służące do odwozu materiałów z rozbiórek, ale także służące do dowozu materiału do wbudowania w nową konstrukcję nasypu. Rampy po zrealizowaniu zadania będą zlikwidowane, a teren przywrócony do pierwotnego stanu. Wprowadzone zostaną także pomosty robocze zapewniające pracownikom swobodny dostęp do wyburzanych elementów. Wyburzanie będzie prowadzone od góry w dół z sukcesywnym lekkim wybieraniem gruzu, a także gruntu zza podpór (przyczółków), na której będą usytuowane ww rampy. Ciężary oraz gabaryty rozbieranych fragmentów będą dobrane zgodnie z możliwościami załadunku i transportu. W czasie wykonywania robót materiał rozbiórkowy będzie usuwany na bieżąco, a wszelkie kamienne i betonowe elementy z rozbiórki, które mimo wszystko mogą znaleźć się na terenie rzeki zostaną w całości usunięte, a dno i przestrzeń oczyszczona.

Odpady stałe powstające podczas prowadzenia prac zostaną w pierwszej kolejności poddane odzyskowi, a jeśli będzie to niemożliwe zostaną one unieszkodliwione zgodnie z wymogami ustawy o odpadach, wymogami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami. Za właściwą utylizację tych odpadów odpowiedzialny będzie Wykonawca.

Aby uniknąć zagrożeń życia i zdrowia ludzi, w czasie robót budowlanych należy odpowiednio oznakować i zabezpieczyć obszar przy obiekcie. Teren powinien być oświetlony. Wszystkie prace należy wykonywać zachowując warunki BHP, ochrony środowiska, prawa pracy i wymagań technicznych. Wykonanie robót budowlanych w bardzo szybkim terminie będzie miało bardzo korzystny wpływ na otaczające środowisko i bezpieczeństwo użytkowników. Planuje się tak prowadzić inwestycję, aby w jej zasięgu oddziaływania nie było ludności potencjalnie narażonej bezpośrednio na negatywne skutki prowadzonych robót.

W miejscu, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa inwestycja nie występują obszary wodno-błotne ani obszary o bardzo płytkim zaleganiu wód podziemnych. Stan wód w tym rejonie może podlegać niedużym wahaniom jednak nierozzerwalnie związany jest z okresowym poziomem wód w rzece Wierzyca. Występują tu grunty budowlane, pod warstwą humusów i torfów nieużytki, grunty rolne, przeważają łąki i pastwiska oraz występują drogi i ciągi komunikacyjne. W analizowanym obszarze nie występują żadne strefy ochronne ujęć wód czy obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, na które mogłoby oddziaływać planowane przedsięwzięcie.

Teren inwestycji nie stanowi obszaru wybrzeży, górskiego, leśnego objętego ochroną ani obszaru,

na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone takich jak obszary industrialne z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujące znaczny wzrost emisji gazów, pyłów czy metali ciężkich oraz obszary o przekroczonych standardach, jakości wód podziemnych i powierzchniowych. Obszar ten nie jest także obszarem bezpośrednim przylegającym do jezior ani wybrzeży i środowisk morskich. Zasięg przedmiotowej inwestycji nie obejmuje także obszarów podlegających ochronie uzdrowiskowej. W okolicy planowanego przedsięwzięcia nie wyznaczono również obszarów o znaczeniu historycznym, kulturowym i archeologicznym.

Zgodnie z ISKOK na Hydroportalu podano dane dotyczące zarówno zagrożenia jak i ryzyka powodziowego, które dla tego obszaru inwestycji określa Arkusz Mapy N-34-73-B-b-2 i na którym podano maksymalne rzędne zwierciadła wody oraz pokazano obszary w zależności od prawdopodobieństwa wystąpienia powodzi 10%, 1% i 0,2% (odpowiednio raz na: 10 lat, 100 lat i 500 lat). Wynoszą one:

- zagrożenia powodziowego 10% - 86,41 m n.p.m.
- zagrożenia powodziowego 100% - 86,63 m n.p.m.
- zagrożenia powodziowego 500% - 86,73 m n.p.m.

W związku z powyższymi danymi obszar planowanej inwestycji nie należy do szczególnego zagrożenia i ryzyka powodziowego. Maksymalne podtopienia mogą wystąpić jedynie raz na 500 lat, lecz nie stanowią zagrożenia dla wybudowanego obiektu, a obiekt ten nie stanowi szczególnej przeszkody dla tego stanu wód. Nie mniej dla planowanej inwestycji wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Biorąc pod uwagę skalę planowanego przedsięwzięcia, zakres prac budowlanych (zminimalizowana przebudowa obiektu i konstrukcji fragmentu drogi z nową nawierzchnią) oraz fakt, iż nie wpisuje się ono w katalog zagrożeń dla ww. obszarów Natura 2000 nie ma podstaw przypuszczać, aby realizacja zamierzenia mogła spowodować utratę, bądź fragmentację siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych na obszarach Natura.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest na terenach już w większości zainwestowanych, a ewentualne uciążliwości ograniczą się jedynie do fazy opisanych już prac budowlanych i będą krótkotrwałe. Nie ma więc podstaw przypuszczać, aby realizacja inwestycji, jak i jej późniejsza eksploatacja miały wpłynąć w sposób negatywny na te obszary.

Prace mogące mieć wpływ na ichtiofaunę Rzeki Wierzycy będą wykonywane na etapie budowy części przedsięwzięcia tj. obiektu mostowego. Zakres prac ograniczony będzie do odcinka rzeki o długości ok. 24 metrów (umocnienie brzegowe i długość koryta z rozbiórką). W porównaniu do długości rzeki wynoszącego ok. 172,56 km zakres prac stanowić będzie ok. 0,014 %.

Przewidywany czas realizacji robót wyniesie: 10-14 dni roboczych dla rozbiórki przęsła i 18-36 dni roboczych dla rozbiórki podpór starego obiektu, w tym wliczony jest czas potrzebny na obustronne zabicie, a potem wyciągnięcie ścianek szczelnych szacowany na 14 dni roboczych, na koniec wykonanie umocnień brzegowych do ok. 7 dni roboczych. Całość prac wymagająca prowadzenia w pobliżu rzeki Wierzycy wyniesie ok. półtora miesiąca tj. maksymalnie ok. 45 dni roboczych. Po konsultacjach branżowych ustalono, że rzeka Wierzyca znajdzie się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Prace budowlane będą mogły wpływać na ichtiofaunę poprzez:

- zmętnienie wody,
- emisję hałasu,
- wpadnięcie części kamieni do rzeki.

Najintensywniejsze roboty mające wpływ na ichtiofaunę rzeki to następujące po sobie rozbiórka przęsła nad wodą i filarów (przyczółki są oddalone od koryta rzeki), które trwały będą w sumie do ok. 36 dni roboczych i zawierać się będą w 45 dniach opisanych powyżej.

Zgodnie z dokumentacją przedsięwzięcia oddziaływanie związane z bezpośrednią ingerencją w wodę rzeki będzie miało miejsce tylko incydentalnie – w przypadku ewentualnego wypadnięcia betonu i kamieni w czasie rozbiórki obiektu. Dlatego też zgodnie z powyższym ocenia się, że zmętnienie wody wywołane wpadnięciem betonu i kamieni czy też pracami przy umacnianiu brzegu będzie miało miejsce na przestrzeni do kilkunastu metrów od przedsięwzięcia, a więc w kontekście całości rzeki Wierzycy oddziaływanie będzie nieznaczne.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia zagrożeń dla ichtiofauny nie będzie. Należy tu też wskazać, że nastąpi poprawa warunków środowiskowych w stosunku do obecnych. Ograniczony zostanie bowiem nieuregulowany powierzchniowy spływ nieoczyszczonych wód z terenów utwardzonych (drogi) do rzeki, przez co obniżony zostanie poziom zanieczyszczeń w rzece Wierzyce – zawiesiny i wyeliminowana zostanie tym samym degradacja skarpy i umocnień spływających do wody.

Pozostawienie stanu obecnego powodować będzie natomiast stałe przedostawanie się nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni bezpośrednio do rzeki, trwający proces sukcesywnego rozmywania skarpy i obsuwania się do rzeki gruntu wraz z uszkodzonym już znacznie umocnieniem. Ponowne ryzyko powtórzenia się sytuacji sprzed lat - rozmycia nasypu drogowego wraz z nawierzchnią i spłynięciem materiału do rzeki. Wobec powyższego należy przeprowadzić inwestycję mając na względzie przewidzenie działań eliminujących oraz minimalizujących ewentualne niekorzystne oddziaływanie także na gatunki ichtiofauny.

Planowane przedsięwzięcie nie oddziałuje negatywnie na klimat i nie wprowadza dla klimatu zmian zarówno na etapie realizacji jak i po zakończeniu, czyli w fazie eksploatacji. Nie zachodzi konieczność adaptacji przedsięwzięcia do zmian klimatu.

Przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP), w obszarze oznaczonych kodem europejskim (numer identyfikacyjny części wód wg Ramowej Dyrektywy Wodnej) PLRW20001929899 o powierzchni zlewni 220,89 m² – nazwa: „Wierzyca: od Wietcisy do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły, Ekoregion: Równiny Centralne. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest też w obszarze jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) oznaczonym europejskim kodem: PLGW 200028, zaliczonym do regionu wschodniego Dolnej Wisły – Ekoregion: Równiny Centralne, Prowincja: Niziny Środkowoeuropejskie, Podprowincja: Pobrzeża Południowobałtyckie, Makroregion: Pojezierze Starogardzkie - o powierzchni 4057,40 km².

Inwestycja znajduje się na terenie:

- Obszar Specjalnej Ochrony NATURA 2000 - Dolina Wierzyca PLH220094 – obszary siedliskowe, Dyrektywa siedliskowa, rozciąga się wzdłuż rzeki Wierzyca na odcinku od miejscowości Struga k. Jeziora Wielkiego poprzez Koźmin, Pogódki, Jaroszewy, Czarnocin, Bączek, Kręski Młyn, Nowa Wieś Rzeczna do Starogardu Gdańskiego, Powiaty: starogardzki, kościerski, Gminy: Starogard Gdański (miejska), Skarszewy (miejsko-wiejska), Stara Kiszewa (wiejska), Starogard Gdański (wiejska), o powierzchni 46,18 km², obiekt znajduje się na terenie tego obszaru.

Najbliższe obszary znajdujące się w promieniu do 30,00 km od planowanego przedsięwzięcia to:

- Obszar Specjalnej Ochrony NATURA 2000 - Grądy nad Jeziorem Zduńskim i Szpęgawskim PLH220067 – obszary siedliskowe, Dyrektywa siedliskowa, rozciąga się wzdłuż Jeziora Zduńskiego Małego i Dużego, od miejscowości Zduny i Szpęgawsk przez Ciecholewy do miejscowości Bojary, Powiaty: tczewski, starogardzki, Gminy: Tczew (wiejska), Starogard Gdański (wiejska), o powierzchni 2,36 km², którego granica znajduje się od planowanego przedsięwzięcia ok. 8,90 km,
- Obszar Specjalnej Ochrony NATURA 2000 Bory Tucholskie PLB220009 – obszary siedliskowe, Dyrektywa ptasia, Powiaty: świecki, chojnicki, starogardzki, tucholski, bytowski, kościerski, Gminy: Kęsowo, Kaliska, Osieczna, Drzycim, Śliwice, Tuchola, Nowe, Lipnica, Lubiewo, Kościerzyna, Studzienice, Lipusz, Smętowo Graniczne, Kościerzyna, Cekcyn, Jeżewo, Osie, Chojnice, Stara Kiszewa, Skórcz, Karsin, Czersk, Parchowo, Dziemiany, Osiek, Konarzyny, Lubichowo, Gostycyn, Czarna Woda, Bytów, Skórcz, Lniano, Zblewo, Brusy, Warlubie, o powierzchni 3225,36 km², którego granica znajduje się od planowanego przedsięwzięcia w odległości ok. 12,85 km,
- Obszar Specjalnej Ochrony NATURA 2000 Szczodrowo PLH201101 – obszary siedliskowe, Dyrektywa siedliskowa, rozciąga się na obszarze pomiędzy miejscowościami Przerębska Huta, a Bożepole Królewskie, Powiaty: gdański, starogardzki, Gminy: Skarszewy (miejsko-wiejska), Trąbki Wielkie (wiejska), o powierzchni 2,24 km², której granica znajduje się od planowanego przedsięwzięcia ok. 13,67 km,
- Obszar Specjalnej Ochrony NATURA 2000 – Waćmierz PLH220031 – obszary siedliskowe, Dyrektywa siedliskowa, rozciąga się między miejscowościami Gniszewo, Płaczewo, Brzuśce, Powiaty: tczewski, Gminy: Tczew (wiejska), Subkowy (wiejska), o powierzchni 3,88 km², którego granica znajduje się od planowanego przedsięwzięcia w odległości ok. 14,73 km,

W toku postępowania administracyjnego nie wpłynęły żadne protesty oraz skargi związane z inwestycją.

Podsumowując należy stwierdzić, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia z racji jej charakteru nie pociągnie za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań na obszary podlegające ochronie przyrody.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust.1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2021 r., poz. 247). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

2. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

3. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy.

4. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gdańsku za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia.

5. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załącznik:

Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Starogardzie Gd. 83-200 Starogard Gd., ul. Mickiewicza 9, (wnioskodawca)
2. Eligiusz Michalak – PROVEM, 83-110 Gnieszewo, ul. Dębowa 2, (upoważniony)
3. strony postępowania wg rozdzielnika,
4. a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gd., ul. Kanałowa 5, 83-200 Starogard Gd.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE - Zarząd Zlewni w Tczewie, ul. 30 Stycznia 50, 83-110 Tczew.

Zm. Wójt
Lucyna Proba
Naczelnik Wydziału Planowania
Przestrzennego i Nieruchomości

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Teren objęty planowaną inwestycją stanowi pas drogowy o nawierzchni bitumicznej. Most graniczy częściowo z gruntami rolnymi, częściowo z łąkami i terenami podmokłymi. W niewielkiej odległości występują zabudowania w postaci budynków mieszkalnych o zabudowie wielorodzinnej i gospodarczej. W miejscu przewidywanej inwestycji istnieje żelbetowy most płytowy, trójprzęsłowy przeznaczony do rozbiórki ze względu na zły stan techniczny. Istniejący most nie spełnia wymogów technicznych dla danej klasy drogi i ruchu, nie spełnia również wymogów użytkowych i nadaje się do przebudowy celem dalszej bezpiecznej eksploatacji, aby bezpiecznie przeprowadzić ruch drogowy i pieszy przy zachowaniu pełnej przepustowości wód dla rzeki Wierzycy, z zachowaniem wymaganych warunków technicznych. Obok przewidywanej inwestycji, znajdują się sieci: energetyczna naziemna, podziemna teletechniczna i gazowa w żaden sposób niekolidujące ze sobą, z mostem, a znajdujące się w bezpiecznej odległości od mostu.

Obiekt posiada miejscowo nieszczelną i zniszczoną izolację płyty pomostowej, nawierzchnię bitumiczną z nadlewką cienkiego dywaniku na całej swojej długości i na dojazdach. Istniejące spękania w nawierzchni powodują silne przecieki i zawilgocenia od spodu konstrukcji nośnej, szczególnie w miejscach dylatacji i zawilgocenia podpór skrajnych. Następstwem przecieków są wykwyty na powierzchniach betonu. Obiekt charakteryzuje się brakiem barier i poręczy spełniających wymogi bezpieczeństwa ruchu. Istniejące balustrady są wykonane z żelbetowych słupków (częściowo uszkodzonych) i stalowych poziomych szczeblinek oraz poręczy, miejscami powycinanych. Występują skorodowania i ubytki betonu w kapach chodnikowych, na gzymsach oraz wegetacja roślin na obiekcie.

Ustrój nośny

Konstrukcja ustroju nośnego mostu stanowi typowe rozwiązanie stosowane na drogach publicznych w latach 70-tych. Most jest obiektem trójprzęsłowym o schemacie ramowym o przęsłach wolnopodpartych na podporach skrajnych, a utwierdzonych na podporach nurtowych, z jazdą górą. Konstrukcję nośną przęsła stanowi żelbetowa, monolityczna płyta grubości ok. 60 cm i szerokości 7,15 m. Nawierzchnia jezdni bitumiczna grubości ok. 10,0 cm z nadlewką z cienkiego dywaniku, nawierzchnia chodników z betonowa. Krawężniki betonowe.

Przyczółki

Korpusy przyczółków to niewielkie żelbetowe oczepy ze skrzydełkami równoległymi do osi podłużnej obiektu posadowione na palach żelbetowych. Za przyczółkami brak jest płyt przejściowych. Brak dokumentacji archiwalnej – z obsunięć gruntu w altach poprzednich i wymycia go spod oczepów, można było zauważyć prefabrykowane pale żelbetowe.

Filary – podpory nurtowe

Dwie podpory nurtowe składające się każda z pięciu kwadratowych słupów o wymiarach 300 x 300 mm zwieńczonych u góry żelbetowym rygłem o wymiarach 600 x 600 mm długości 7,15 m. Słupy żelbetowe podpór nurtowych są zabite w dno pełniąc tym samym rolę posadowienia palowego. Zostały prawdopodobnie sprefabrykowane i zabite w nurcie rzeki. Słupy z każdej podpory nurtowej nie trzymają liniowości i pionowości.

Ustrój nośny na filarach jest monolitycznie połączony z oczepami (ryglami podpór), a na przyczółkach spoczywa za pomocą stalowych łożysk stycznych sztywno wbetonowanych w korpus bez cisów, tylko o swobodnych przesuwach podłużnych.

Most ma 0,5%, jednostronny spadek podłużny w kierunku miejscowości Krąg. Brak spadków poprzecznych, odwodnienie powierzchniowe. Brak sączków na obiekcie, woda opadowa odprowadzana jest wzdłuż krawężników po obu stronach jezdni z bezpośrednim zlotem wody do rzeki systemem bocznych ścieków skarpowych. Ten bezpośredni zrzut nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych z jedni na skarpy i dalej do rzeki stał się przyczyną dewastacji umocnień skarp przy obiekcie jak i samych skarp, co próbowano kilkukrotnie naprawiać poprzez ułożenie ścieków skarpowych. Dylatacje w nawierzchni bitumiczne, nieszczelne, a na kapach chodnikowych brak

dylatacji, szczeliny dylatacyjne na kapach częściowo poprzykrywane stalowymi blachami powyginanymi, częściowo brak tych blach. Balustrady o konstrukcji żelbetowo-stalowej wysokości 1,05 m (nienormatywne). Rodzaj izolacji pomostu jest nieznany, prawdopodobnie bitumiczny, izolacja podpór skrajnych bitumiczna.

Wymienione powyższe uszkodzenia spowodowały, że obiekt nie spełnia wymogów technicznych jak również użytkowych i dyskwalifikują go do dalszej bezpiecznej eksploatacji. W tym celu po dokonanych przeglądach technicznych, most został zakwalifikowany do przebudowy.

Stan projektowany:

Przyjęto wariant wykonania nowego ustroju nośnego obiektu trójprzęsłowego z zastosowaniem prefabrykowanych belek typu „Kujan” o jednakowych długościach dla każdego przęsła 12,00 m (11,64 m – długość produkcyjna) spiętych ze sobą zbrojoną płytą betonową. Konstrukcja posiada rozpiętości teoretyczne dostosowane do przekraczanej przeszkody wynoszące: 12,36 m / 12,30 m / 12,36 m w rozstawie osiowym – w świetle podpór w osi jezdni: 11,26 m / 11,70 m / 11,26 m i w świetle podpór po prostopadłej: 8,80 m / 8,48 m / 8,80 m. Na płycie zaprojektowano żelbetowe kapy chodnikowe. Kapa chodnikowa będzie wykonywana na mokro, połączona z żelbetową konstrukcją płyty pomostowej z pomocą kotew talerzowych. Gzymsy zaprojektowano, jako prefabrykowane elementy z betonu polimerowego łączone z kapą chodnikową stanowiące jednocześnie tracone deskowanie.

Zakres prac związanych z planowaną naprawą mostu przedstawia się następująco:

- rozbiórka nawierzchni jezdni i konstrukcji chodników (opasek) na długości mostu, demontaż betonowo- stalowych balustrad,
- demontaż (rozbiórka sprzętem mechanicznym) konstrukcji przęseł mostu - prace budowlane nad korytem rzeki Wierzycy wykonywane będą na podwieszonych rusztowaniach, w celu zabezpieczenia koryta rzeki przed zanieczyszczeniem spadającymi elementami z rozbiórki.
- rozbiórka przyczółków mostu wraz z przylegającymi kamiennymi i betonowymi umocnieniami stożków i skarp nasypu drogowego,
- zabicie w nurcie rzeki tymczasowych ścianek szczelnych dla wykonania: posadowienia w postaci żelbetowych pali, nowych słupów i wykonania spinającego słupy fundamentu.
- rozbiórka oczepów podpór nurtowych mostu i słupów palowych do poziomu posadowienia,
- rozbiórka podpór skrajnych w całości,
- zabicie tymczasowych ścianek szczelnych dla podpór skrajnych w celu zabezpieczenia wykopów i wykonania nowych przyczółków,
- wykonanie posadowienia dla podpór nurtowych i przyczółków w postaci żelbetowych pali z wykorzystaniem i wciągnięciem do współpracy istniejących słupów palowych,
- wykonanie nowych fundamentów spinających słupy podpór nurtowych oraz górnych belek oczepowych,
- wykonanie nowych fundamentów oraz korpusów podpór skrajnych,
- wyciągnięcie wszystkich ścianek szczelnych,
- montaż prefabrykowanych belek strunobetonowych wszystkich trzech przęseł nad wodą,
- montaż zbrojenia ustroju nośnego i zabetonowanie ustroju,
- budowa kap chodnikowych na ustroju nośnym i płyt przejściowych na przyczółkach,
- wykonanie nowego wyposażenia mostu: izolacji, nawierzchni na jezdni i chodnikach, krawężników, bariery ochronnej na dojazdach, balustrady i barieroporęczy,
- wykonanie umocnienia brzegów rzeki Wierzycy na szerokości mostu i na przyległych odcinkach.
- wykonanie umocnienia stożków i skarp wokół obiektu i na przyległych odcinkach i chodników na dojeźdżach do obiektu,
- osadzenie studni separacyjno-osadnikowych, ścieków skarpowych i korytek drogowych,
- przebudowa przyległych dojazdów do obiektu na odcinkach po ok. 41,00 m z każdej strony.
- ustawienie odpowiedniego oznakowania dla obiektu,

Na czas trwania robót most będzie zamknięty, a dla ruchu samochodowego, wyznaczony zostanie objazd po istniejącej sieci dróg publicznych. W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się zmiany istniejących granic pasa drogowego.

Zaprojektowana przebudowa mostu nie zmienia układu przęseł w stosunku do mostu istniejącego. Wprowadza za to nowsze rozwiązania i materiały, podnosi klasę obiektu i zwiększa jego szerokość wynikającą z obowiązujących przepisów. Zastosowanie powyższego rozwiązania pozwoliło też na:

- zwiększenie światła mostu, które było stosunkowo niskie,
- zwiększenie rozpiętości skrajnych przęseł,

- zaprojektowanie nowych podpór nurtowych w tych samych miejscach pozwoliło na wykorzystanie istniejącego posadowienia.

Podpory i posadowienie:

Podpory skrajne, to masywne przyczółki posadowione na żelbetowych palach o skrzydełkach równoległych do osi jezdni. Do wykonania nowych korpusów przyczółków konieczne jest tymczasowe zabicie ścianek szczelnych odcinających napływ wód gruntowych i wód z koryta rzeki w przypadku wystąpienia wody wysokiej. Po wykonaniu głębokiego posadowienia, należy wykonać warstwę wyrównawczą – zamykającą dno wykopu z chudego betonu grubości ok. 20 cm.

Dla przyczółka po stronie miejscowości Okole, gdzie koryto rzeki dochodziło niemalże do ściany korpusu, ściankę szczelną zaprojektowano z możliwością pozostawienia i wykonania na niej żelbetowego oczepu. Umożliwi to wykonanie chodnika wzdłuż korpusu dla obsługi dokonującej przeglądy bieżące mostu oraz ewentualne naprawy lub wymiany łożysk. Ponadto ta niewielka oporowa ścianka stanowi dobre, dodatkowe zabezpieczenie przed naporem wody na podporę. Pozostałe fragmenty ścianek szczelnych są tymczasowe i należy je usunąć po wykonaniu podpory. Po stronie miejscowości Krąg nie ma konieczności wykonania oczepu na ścianie szczelnej. Dojście dla obsługi zaprojektowano tradycyjnym umocnieniem z kostki kamiennej.

Podpory nurtowe zaprojektowano jako sześciosłupowe, żelbetowe filary o średnicy 600 mm osadzone w jednym fundamencie i spięte żelbetowym oczepem u góry, będącym równocześnie węzłem uciągającym płytę pomostową. Aby wykonać podpory po rozebraniu ustroju nośnego wokół istniejących podpór słupowych zostanie wykonana zamknięta komora ze ścianki szczelnej, a po wypompowaniu wody, wybraniu gruntu zostaną dopiero wtedy skute stare, żelbetowe słupy do zaprojektowanego poziomu posadowienia. Następnie wykonane zostaną dodatkowe pale żelbetowe, a dno zamknięte warstwą korka betonowego grubości min. 30 cm i wykonuowany fundament wraz z nowymi filarami. Belka oczepowa spinająca nowe słupy jest budowana w dwóch etapach i stanowi także podparcie do ułożenia prefabrykowanych belek strunobetonowych. Ścianki szczelne muszą być wyprowadzone min. 0,70 m ponad poziom wody wysokiej.

Konstrukcja nośna:

Konstrukcja nośna to trójprzęsłowy ustrój wykonany z:

- dźwigarów strunobetonowych typu „Kujan” dla przęseł $L=12,00$ m,
- warstwy nadbetonu grubości min. 14 cm,

tworząc tzw. monolityczną płytę pomostową uciągloną na całej długości i sztywno związaną z podporami nurtowymi Nr 2 i 3 i swobodnie podpartą na przyczółkach. Konstrukcja posiada rozpiętości teoretyczne dostosowane do przekraczanej przeszkody wynoszące: 12,36 m / 12,30 m / 12,36 m w rozstawie osiowym. Oparta jest na przyczółkach poprzez belkę oczepową na sześciu łożyskach neoprenowych (elastomerowych) o możliwości przesuwu w każdym kierunku.

Wypośażenie pomostu:

Z każdej strony drogi zaprojektowano chodnik dla pieszych z podziałem na część pieszą dochodzącą do obiektu tzw. dojścia i część pieszą przechodzącą na obiekcie. Część chodnika znajdującą się na obiekcie mostowym stanowią kapy chodnikowe wykonane ze zbrojonego betonu połączone kotwami talerzowymi z płytą pomostową. Nawierzchnia na tych kapach chodnikowych zaprojektowana została z żywicy bitumiczno-epoksydowej grubości min. 6 mm ze spadkiem 3% w kierunku nawierzchni jezdni. Od strony jezdni kapy chodnikowe posiadają krawężniki kamienne 200 x 300 mm kotwione do kapy, od strony zewnętrznej polimerobetonowe gzymsy 40 x 600 mm.

Dojścia do obiektu zaprojektowano z betonowej kostki brukowej, bezfazowej ułożonej na stabilizacji cementowo-piaskowej 1:4 grubości min. 200 mm i podsypce żwirowo-piaskowej. Od strony zewnętrznej tj. skarp chodnik zamykają betonowe obrzeża, a od strony jezdni betonowe krawężniki drogowe.

Połączenia płyty ustroju niosącego z obiektem zaprojektowano z użyciem szczelnych dylatacji ułożonych w nawierzchni, dostosowanych do przesuwów minimum $+30/-15$. Zaprojektowane dylatacje zapewniają w szczególności szczelność połączenia, równość powierzchni oraz swobodę odkształceń ustroju nośnego. Zaprojektowano je, jako nieprzerwane na całej szerokości obiektu zarówno jezdni jak i kap chodnikowych.

Oparcie belek oczepowych wieńczących od czoła strunobetonowe belki i płytę pomostową zaprojektowano na sześciu łożyskach neoprenowych (elastomerowych) o możliwości przesuwu w każdym kierunku. Na podporach nurtowych Nr 2 i 3 zaprojektowano sztywne połączenie (utwierdzenie). Przyjęto łożyska elastomerowo-ślizgowe prostokątne wielokierunkowo przesuwne

o nośności nominalnej $V = 1000 \text{ kN}$, o dopuszczalnym przemieszczeniu w kierunku podłużnym $\pm 30 \text{ mm}$ oraz w kierunku poprzecznym $\pm 11 \text{ mm}$.

Obiekt został wyposażony w stalowe bariery i barieroporęcze ochronne o parametrach: H2W2B, wysokości na obiekcie 1,20 m. Bariery i barieroporęcze ochronne zapewniają przenoszenie obciążeń od uderzenia pojazdów przewidziane w normie PN-82/S-10030 oraz wymaganą wysokość dla ruchu pieszego. Poza obiektem na dojazdach z każdej strony przewidziano przedłużenie barieroporęczy w drogową barierę ochronną na odcinkach o długościach zgodnie z dokumentacją rysunkową zakańczając je tzw. baraním rogím.

Na obiekcie zaprojektowano nawierzchnię zapewniającą prawidłowe warunki ruchu składającą się z następujących warstw:

- warstwa ścieralna SMA - 5 cm,
- warstwa wiążąca beton asfaltowy AC16W - 4 cm.

Urządzenia odprowadzenia wód opadowych z obiektu:

Nawierzchnia obiektu wykonana jest w dwustronnym spadku poprzecznym 2,0%, natomiast kapy chodnikowe w spadku 3% w kierunku osi jezdni. W obrębie mostu nie występuje kanalizacja deszczowa w związku z tym zaprojektowano osobny zrzut wód opadowych z jezdni. Jezdnia w całości przed obiektem, na obiekcie i za obiektem posiada z każdej strony krawężniki wystające ponad poziom jezdni 140 mm. Wszystkie wody opadowe i roztopowe zostają wópierw ujęte do deszczowej studni osadnikowo-separacyjnej, a dalej grawitacyjnie odprowadzone ściekiem skarpowym po obu stronach obiektu z umocnionym wylotem i dalej grawitacyjnie w kierunku koryta rzeki. W projekcie przewidziano 4 studnie osadnikowo-separacyjne. Na przeprowadzenie rzeki pod budowanym obiektem mostowym i zrzut wód wymagany jest operat wodnoprawny i uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

Przebudowa fragmentu drogi na dojazdach:

Przewidziano wymianę nawierzchni i podbudowy na odcinku o łącznej długości ok. 120,0 m (nad obiektem 38,00 i z obu stron dojazdów po 41,00 m). Wynika to z podniesienia niwelety drogi na moście. Występuje jedno miejsce gdzie zachodzi konieczność odtworzenia zjazdu do posesji Nr 264/8. Nie ma konieczności przebudowy całego zjazdu lecz tylko w obrębie krawędzi jezdni nastąpi wymiana i dostosowanie betonowej kostki na odcinku ok. 11,00 m z uwagi na zastosowanie krawężnika drogowego.

Na przebudowywanym odcinku drogi nawierzchnia jezdni została wyposażona w:

- a) drogowe, betonowe krawężniki układane z betonowym oporem w całości na odcinku 41,00 m od strony miejscowości Okole i na odcinku ok. 22,00 m od strony miejscowości Krąg,
- b) drogowe korytka ściekowe po obu stronach na odcinku 8,00 i 19,00 po stronie miejscowości Krąg ze spływem do rowów ściekami skarpowymi,
- c) drogowymi barierami ochronnymi.

Nawierzchnia poza obiektem zaprojektowana, składającą się z następujących warstw:

- warstwa ścieralna SMA - 5 cm,
- warstwa wiążąca beton asfaltowy AC16W - 8 cm,
- podbudowa zasadnicza kruszywo naturalne, łamane stabilizowane cementem mechaniczne (przygotowanego na miejscu) - 20 cm,
- podsypka piaskowo-żwirowa (grupa nośności G1) - 20 cm,
- warstwa odsączająca mrozoochronna -30 cm.

Umocnienia skarp i brzegów w rejonie obiektu:

Zaprojektowano umocnienie skarp o szerokości na skarpie min. 1,00 m wykonane z materacy gabionowych grubości 30 cm na podsypce piaskowo-żwirowej z użyciem separacyjnej geowłókniny polipropylenowej. Krawędź koryta rzeki wzmocniono palisadą z pali drewnianych $\square 120 \text{ mm}$ i długości $L = 2,00 \text{ m}$ oraz od czoła palisady podwójną kiską faszynową. Umocnienie należy wykonać pod obiektem i na odcinkach bocznych o łącznej długości 18,00 m z jednej strony rzeki i 24,00 m z drugiej strony rzeki. Palisada z pali drewnianych wyprowadzona ponad poziom ok. 30 cm będzie zapewniała oparcie materacy gabionowych, a na koniec robót związanych z umocnieniem palisadę należy przyciąć do równej linii poziomej.

Dalsze powierzchnie skarp w obrębie obiektu, skarpy na dojazdach zostaną, wyprofilowane, uformowane o równomiernym pochyleniu, pokryte humusem (warstwą ziemi urodzajnej) i obsiane roślinnością nawiązującą do otoczenia czyli trawą.

Ochrona antykorozyjna:

Wszystkie odsłonięte powierzchnie betonowe zabezpiecza się przed korozją przy pomocy powłok malarskich. Przewidziano zastosowanie następujących rodzajów powłok:

- powłoka do antykorozyjnej ochrony betonu bez zdolności pokrywania zarysowań – powierzchnie zewnętrzne podpór niestykające się z gruntem,
- nawierzchnie bitumiczno-epoksydowe (min 6 mm) – górna powierzchnia kap chodnikowych,
- izolacje bitumiczne dla powierzchni betonowych stykających się z gruntem i podlegających zakryciu przez zasypki.

Ponadto powłoki ochronne betonu stanowią bardzo dobrą ochronę dla konstrukcji przed środowiskiem wodnym panującym na zlokalizowanym terenie. W trakcie prowadzenia robót należy ściśle przestrzegać zaleceń producenta, zwracając szczególną uwagę na zakres temperatur, przy których można stosować dane materiały.

Kolor środków zabezpieczających i poszczególnych elementów ostatecznie zostanie uzgodniony z Inwestorem. Nie mniej zaproponowano zastosować:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| - dolne i boczne powierzchnie konstrukcji nośnej | RAL 1014 |
| - widoczne powierzchnia podpór | RAL 1014 |
| - deski gzymsowe | RAL 6024 połysk |
| - balustrady, barieroporęcze (grafitowy) | RAL 7043 półmat |
| - szczeblinki barieroporęczy (żółty) | RAL 1023 półmat |
| - żywica na kapach | RAL 3003 |
| - brukowa kostka betonowa bezfazowa | czerwona zbliżona do RAL 3003 i szara |
| - betonowe obrzeża i krawężniki | szary |
| - kostka kamienna granitowa | szara |

Sieć i uzbrojenie terenu:

W sąsiedztwie obiektu występują następujące instalacje obce:

- sieć teletechniczna podziemna firmy Orange Polska S.A.- przebiegająca obok obiektu w bezpiecznej odległości po stronie wody górnej, poprowadzona pod dnem rzeki,
- sieć gazowa podziemna gazowa - przebiegająca z dala od obiektu w bezpiecznej odległości po stronie wody górnej, poprowadzona pod dnem rzeki,
- przewody energetyczne wysokiego i niskiego napięcia - przebiegające obok obiektu w bezpiecznej odległości po stronie wody górnej,

Wraz z budową obiektu mostowego nie będą przebudowywane żadne ww sieci (nie występuje kolizja) i nie projektuje się nowych. Umocnienia brzegowe zaprojektowano tak aby nie kolidowały z w/w sieciami.

Nie projektuje się nowych sieci przebiegających nad obiektem, w obrębie obiektu, czy też podwieszonych do obiektu.

Droga przed obiektem od strony miejscowości Krąg przebiega w planie z najpierw w ostrym łuku lewym spadkiem 1,5% w kierunku obiektu, przechodząc nad obiektem w linii prostej z mniejszym spadkiem podłużnym do 1% i za obiektem dalej w linii prostej, kierując się potem lekkim, prawym łukiem do góry w kierunku miejscowości Okole.

Zapewniono odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne na drodze i moście tak, aby bezpiecznie odprowadzić wody opadowe i roztopowe poza obiekt. Z każdej strony jezdni wody opadowe zostaną ujęte wpustami przykrawężnikowymi do studzienek osadnikowych pełniących jednocześnie funkcję separatorów. Oczyszczone wody odprowadzone zostają wylotem do ścieków skarpowych i grawitacyjnie w kierunku koryta rzeki.

W ogólnej analizie nie zmienia się funkcji użytkowej drogi i mostu. Istniejący most zostanie rozebrany, a w jego miejscu zostanie wybudowany nowy o tej samej ilości przęseł i podobnej długości, o konstrukcji opisanej jw., dostosowany do obowiązujących przepisów i warunków komunikacyjnych. Podniesienie niwelety uwarunkowane zostało zachowaniem odpowiedniego prześwitu nad wodą oraz na wyeliminowaniem ciągłego corocznego zamulania istniejącego mostu przez nieuregulowany spływ wody niosącej ze sobą znaczne ilości mułu i błota osadzającego się na krawędzi jezdni mostowej przy krawężnikach co przyczyniało się z kolei na bujną roślinność. Podniesienie niwelety spowodowało przebudowę drogi na dojazdach z każdej strony na odcinkach ok. 41,00 m. Szerokość jezdni pozostaje bez zmian, przy czym na przebudowanym odcinku zastosowano z obu stron drogowe krawężniki betonowe oraz korytka drogowe ściekowe.

Doprowadzenie terenu po zakończeniu inwestycji do stanu pierwotnego oraz umocnienie krawędzi skarp z zastosowaniem naturalnych drewnianych palików oraz faszyny pozwoli na uzyskanie korzystnego wyglądu i dobre wpisanie się w przyległy teren. Nie przewiduje się podczas prac budowlanych przełożenia koryta rzeki.

Zastosowanie powyższego rozwiązania umożliwi sprawną budowę nowego mostu, minimalizując czas robót i skracając czas kłopotliwych zamknięć w ruchu. Nie planuje się wykonywania obejścia rzeki (przełożenia koryta). Lokalizacja mostu pozostaje bez zmian, a prowadzone roboty będą w granicach tych samych działek, budowa mostu będzie wykonywana częściowo nad rzeką, a częściowo nad skarpami koryta rzeki.

Wskazuje się, że przedstawione rozwiązanie konstrukcyjne jest wariantem optymalnym, pozostawiając most dobrze wpisujący się w przyległy teren, bezpiecznym dla środowiska zarówno podczas robót naprawczych jak i dalszej eksploatacji.

Roboty budowlane planuje się w latach 2022/2023.

Na etapie realizacji inwestycji prowadzone prace budowlano-montażowe spowodują niewielkie i krótkotrwałe zakłócenia ze względu na czasową obecność maszyn i ludzi. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia, jego lokalizację i powierzchnię terenu zajętego pod budowę, a także czasu trwania prac budowlanych nie będą one powodowały poważnych konsekwencji w środowisku.

Do budowy mostu i drogi na tym obiekcie będą wykorzystywane wyłącznie te materiały, które posiadają

odpowiednie aprobaty techniczne, certyfikaty, atesty i świadectwa dopuszczające je do stosowania w budownictwie drogowym oraz mostowym. Prace będą wykonywane z należytą dbałością o środowisko naturalne oraz zdrowie i życie ludzi, a ich dokładność kontrolowana będzie przez Nadzór Inwestorski, powołany z ramienia Inwestora.

Dla robót ciesielskich bezpośrednio nad wodą zaleca się zastosować siatki ochronne mające za zadanie zabezpieczyć przede wszystkim koryto rzeki przed wpadającymi elementami lub inne plandeki. Zakłada się że roboty budowlane przy tym obiekcie będą trwały od 26 do 45 dni roboczych. W tym okresie może (ale nie musi) wystąpić niewielkie zmętnienie wód – długość koryta rzeki na jakiej występują prace przy obiekcie to 20,00 m.

Dla robót rozbiórkowych w tym robót związanych ze skuwaniem kap chodnikowych, ustroju nośnego oraz podpór, wprowadza się ograniczenie pylenia poprzez nałożenie na Wykonawcę robót stosowania siatek i plandek ochronnych zwilżanych wodą. Siatki ochronne mają za zadanie zabezpieczyć przede wszystkim koryto rzeki przed wpadającym gruzem, a plandeki przed nadmiernym pyleniem. Na Wykonawcę robót nakłada się także obowiązek stosowania plandek ochronnych podczas malowania konstrukcji, aby nie rozpylać wokół farby przy malowaniu natryskowym. W czasie wykonywania robót materiał rozbiórkowy będzie usuwany na bieżąco, a wszelkie betonowe elementy z rozbiórki, które mogą mimo wszystko znaleźć się w rzece zostaną w całości usunięte, a dno i przestrzeń oczyszczona. Zakłada się rozbiórkę całego obiektu od 22 do 36 dni roboczych. W tym okresie może (ale nie musi) wystąpić niewielkie zmętnienie wód – długość koryta rzeki na jakiej wystąpi rozbiórka obiektu to 20,00 m. Roboty rozbiórkowe istniejącego obiektu wykonywane będą zgodnie z kierunkiem przepływu rzeki, w celu ułatwienia ichtiofaunie ewentualnej ucieczki z miejsca prowadzonych prac.

Roboty ziemne są zabezpieczone ściankami szczelnymi i tam gdzie to możliwe na tyle odsunięte od koryta rzeki i prowadzone poza okresem tarła, co minimalizuje nam wpływ prac budowlanych na faunę rzeczną. W projekcie ograniczono wykopy do minimum bez zbędnego przegłębiania tj. zaprojektowano skucie środkowych i skrajnych podpór wraz z fundamentami i wybudowanie nowych fundamentów o posadowieniu pośrednim (żelbetowe pale).

W czasie budowy będą stosowane tylko takie materiały, które nie zanieczyszczą wód. Wszystkie odpady zostaną zbadane do ponownego wykorzystania, a w przypadku nieprzydatności odwiezione na składowisko wskazane przez Zamawiającego. W trakcie realizacji inwestycji nie będą wykorzystywane zasoby naturalne występujące w okolicy inwestycji, a zastosowane materiały będą przyjazne dla środowiska. Budowany most posadowiony w bezpiecznej odległości od zabudowań nie wpłynie negatywnie na stan zdrowia ludzi i stan środowiska. Inwestycja ta nie jest powiązana z innym przedsięwzięciem, co nie będzie skutkowało kumulacją oddziaływań.

Organizmy żyjące w rzece będą miały zapewnioną bezpieczną migrację, gdyż nie zachodzi konieczność jej przełożenia, zawężenia, nie ingeruje się także w dno rzeki i nie będą regulowane brzozy rzeki.

Te okresowe oddziaływanie inwestycji na tym terenie będzie polegało przede wszystkim na naruszeniu niewielkich warstwy gruntu za przyczółkami, rozebraniu konstrukcji nośnej i elementów wyposażenia oraz emisji hałasu i drobnych drgań wywołanych pracą sprzętu budowlanego, a także zanieczyszczeń

gazowych powstających podczas pracy tego sprzętu. Nakłada się na Wykonawcę zastosowania sprawnego sprzętu budowlanego zabezpieczonego przed możliwością ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych do gruntu i wody oraz zabezpieczenia gruntu i wody w czasie ewentualnej awarii sprzętu przed zanieczyszczeniami, substancjami niebezpiecznymi pochodzącymi z uszkodzonych maszyn. Ponadto zapewnienia w trakcie realizacji inwestycji oszczędności korzystania z terenu.

Jeżeli Wykonawca będzie zmuszony w jakikolwiek sposób do prowadzenia prac przy drzewach, nakłada się obowiązek dbania o ich nieuszkodzenie. Dlatego też najlepiej, aby składowanie sprzętu i materiałów było wyznaczone poza rosnącymi drzewami. Roboty nie mogą stanowić bezpośredniego zagrożenia dla drzew, nie mogą naruszać korzeni rosnących drzew.

W celu wyeliminowania zagrożeń dla rosnących w okolicy drzew, należy przyjąć ogólnie ustalone zasady i tymczasowe zabezpieczenia korzeni, pni i koron drzew oraz krzewów:

a) drzewa i krzewy bezpośrednio sąsiadujące z placem budowy, drogami przejazdu sprzętu budowlanego, etc. należy ogrodzić ochronnym ogrodzeniem wys. 1,50-2,00 m w odległości co najmniej 1,00 m od brzegu pni – po obu stronach rzędów drzew i krzewów lub wokół grup drzew i krzewów;

b) pojedyncze drzewa, nie zabezpieczone w opisany wyżej sposób, należy indywidualnie zabezpieczyć przez odeskowanie. Deski dobrane szerokością do rozmiarów pni, tak, aby jak największą swoją powierzchnią przylegały do pni (od podstawy do nasady korony) należy ściśle związać, aby nie tarły o korę; pomiędzy pień a deski trzeba założyć maty słomiane lub stare rozcięte opony, aby kora nie została uszkodzona przez deski;

c) nie wolno prowadzić wykopów jednocześnie po obu stronach rzędów. Należy planować trasy ruchu sprzętu budowlanego poza obszarem wyznaczonym przez rzut koron (nie ma zjawiska zagęszczania gruntu). Zabronione jest składowanie wszelkich materiałów budowlanych pomiędzy drzewami;

d) w razie wykopów prowadzonych w strefie korzeni, wszystkie grube korzenie należy wycinać ręcznymi, ostrymi narzędziami (sekator, piła). Wykopy w obrębie korzeni należy prowadzić jedynie w okresie od października do marca, w jak najkrótszym okresie. Przycięte korzenie należy osłaniać matami słomianymi przed mrozem. W razie wykopów prowadzonych w sezonie wegetacyjnym, przycięte korzenie należy chronić przed przesychaniem za pomocą założonego na ścianie wykopu ekranu korzeniowego i wypełnienie przestrzeni pomiędzy nim a brzegiem wykopu specjalistyczną mieszanką ziemi ogrodniczej lub torfem. Wypełnienie pomiędzy ekranem a bryłą korzeniową trzeba utrzymywać stale w stanie wilgotnym, aby nie dopuścić do przesuszenia bryły korzeniowej.

Ponadto w zasięgu koron nie powinien poruszać się wysoki sprzęt budowlany, w razie bezwzględnej takiej potrzeby, należy rozsądnie przyciąć koronę (wyspecjalizowana firma) zanim ruchy sprzętu się zaczną.

Do prawidłowego użytkowania przedsięwzięcia nie będzie potrzebna woda i energia, a prawidłowa eksploatacja obiektu nie wymaga dostępu do dodatkowej infrastruktury technicznej. Inwestycja nie ma charakteru produkcyjnego. Na jej terenie nie zostaną wzniesione żadne dodatkowe obiekty.

Podsumowanie:

Z powyższego zestawienia wynika jednoznacznie, że prace mogące mieć wpływ na ichtiofaunę Rzeki Wierzycy będą wykonywane na etapie budowy części przedsięwzięcia tj. obiektu mostowego. Zakres prac ograniczony będzie do odcinka rzeki o długości ok. 24 metrów (umocnienie brzegowe i długość koryta z rozbiórką). W porównaniu do długości rzeki wynoszącego ok. 172,56 km zakres prac stanowi będzie ok. 0,014 %.

Przewidywany czas realizacji robót wyniesie: 10-14 dni roboczych dla rozbiórki przęsła i 18-36 dni roboczych dla rozbiórki podpór starego obiektu, w tym wliczony jest czas potrzebny na obustronne zabicie, a potem wyciągnięcie ścianek szczelnych szacowany na 14 dni roboczych, na koniec wykonanie umocnień brzegowych do ok. 7 dni roboczych. Całość prac wymagająca prowadzenia w pobliżu rzeki Wierzycy wyniesie ok. półtora miesiąca tj. maksymalnie ok. 45 dni roboczych. Po konsultacjach branżowych ustalono, że rzeka Wierzyca znajdzie się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia. Prace budowlane będą mogły wpływać na ichtiofaunę poprzez:

- zmętnienie wody,
- emisję hałasu,
- wpadnięcie części kamieni do rzeki.

Najintensywniejsze roboty mające wpływ na ichtiofaunę rzeki to następujące po sobie rozbiórka przęsła nad wodą i filarów (przyczółki są oddalone od koryta rzeki), które trwały będą w sumie do ok. 36 dni roboczych i zawierać się będą w 45 dniach opisanych powyżej.

Zgodnie z dokumentacją przedsięwzięcia oddziaływanie związane z bezpośrednią ingerencją w wodę rzeki będzie miało miejsce tylko incydentalnie – w przypadku ewentualnego wypadnięcia betonu

i kamieni w czasie rozbiórki obiektu. Dlatego też zgodnie z powyższym ocenia się, że zmętnienie wody wywołane wypadnięciem betonu i kamieni czy też pracami przy umacnianiu brzegu będzie miało miejsce na przestrzeni do kilkunastu metrów od przedsięwzięcia, a więc w kontekście całości rzeki Wierzycy oddziaływanie będzie nie znaczące.

Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia zagrożeń dla ichtiofauny nie będzie. Należy tu też wskazać, że nastąpi poprawa warunków środowiskowych w stosunku do obecnych. Ograniczony zostanie bowiem nieuregulowany powierzchniowy spływ nieoczyszczonych wód z terenów utwardzonych (drogi) do rzeki, przez co obniżony zostanie poziom zanieczyszczeń w rzece Wierzycy – zawiesiny i wyeliminowana zostanie tym samym degradacja skarpy i umocnień spływających do wody.

Pozostawienie stanu obecnego powodować będzie natomiast stałe przedostawanie się nieoczyszczonych wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni bezpośrednio do rzeki, trwający proces sukcesywnego rozmywania skarpy i obsuwania się do rzeki gruntu wraz z uszkodzonym już znacznie umocnieniem. Ponowne ryzyko powtórzenia się sytuacji sprzed lat - rozmycia nasypu drogowego wraz z nawierzchnią i spłynięciem materiału do rzeki. Wobec powyższego należy przeprowadzić inwestycję mającą na względzie przewidzenie działań eliminujących oraz minimalizujących ewentualne niekorzystne oddziaływanie także na gatunki ichtiofauny.

Z up. Wójt a

Lucyna Proba
Naczelnik Wydziału Planowania
Przestrzennego i Nieruchomości