WÓJT GMINY
MOSZCZENICA

Nasz znak: GOŚ.6220.2.2024.SW

Moszczenica, 2024-07-25

DECYZJA NR 4/2024
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) zwaną dalej ustawą *ooś*, art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. 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 z późn. zm.)

po rozpatrzeniu wniosku Pana , reprezentującego inwestora Gminę Moszczenica, ul. Kosowska 1, 97-310 Moszczenica z dnia 19.01.2024 r.

POSTANAWIAM

I. ***Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie odcinka drogi gminnej w Gajkowicach gmina Moszczenica".***

II. ***Określić istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:***

1. Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcenie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją przedsięwzięcia.
2. Wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum, tj.: wyciąć maksymalnie 2 sztuki drzew oraz prowadzić ją poza sezonem lęgowym i rozrodczym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października włącznie. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w innym terminie, jednakże planowaną wycinkę należy wtedy poprzedzić bezpośrednio ekspertyzą ornitologiczną stwierdzającą brak zasiedlenia ptaków w rejonie drzewa w przestrzeni o promieniu równym wysokości drzewa planowanego do usunięcia. Nadzór ornitologiczny obecny przy procesie wycinkowym winien zbadać każde drzewo pod kątem obecności czynnych gniazd i wstrzymać wycinkę do czasu trwałego opuszczenia gniazda lub wystąpić o stosowną derogację do organu ochrony przyrody.
3. W celu odbudowy równowagi przyrodniczej za usunięte drzewa należy wykonać nasadzenia zastępcze w liczbie nie mniejszej niż wynikającej z zasady: za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy 1 drzewo (do 50 cm – 1 drzewo, od 51 cm do 100 cm – 2 drzewa, od 101 cm do 150 cm – 3 drzewa, itd.), przy czym w przypadku wielopniowych każdy pień traktować jako odrębne drzewo. Nasadzenia w pierwszej kolejności wykonać w pasie drogowym przedmiotowej drogi.

4. Do nasadzeń należy wykorzystać gatunki rodzime (zalecana forma naturalna, typowa, nieodmianowa), dostosowane do warunków gruntowo-wodnych, świetlnych, glebowych i charakteru istniejącej zieleni. Materiałem nasadzeniowym powinny być drzewa i krzewy w postaci wyrośniętych, wieloletnich sadzonek. Wykorzystywane do nasadzeń rośliny winny mieć prawidłowo ukształtowany system korzeniowy oraz koronę. Sadzonki nie mogą być pokaleczone oraz posiadać oznak chorobowych. Nasadzenia należy przeprowadzić z wyłączeniem miesięcy: czerwiec, lipiec i sierpień. Posadzone drzewa opalikować, a przyziemną część pnia zabezpieczyć przed uszkodzeniami wynikającymi z wykaszania terenu.
5. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację zadrzewień znajdujących się na terenie przedsięwzięcia, a osobniki posadzone w ramach kompensacji przyrodniczej, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew zaleca się prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.
6. W przypadku prowadzenia prac w pobliżu drzew i krzewów nie przewidzianych do wycinki, drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie należy zabezpieczyć na etapie realizacji przedsięwzięcia (np. poprzez oszalowanie deskami pni drzew lub wygrodzenie grup drzew i krzewów). Prace należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy dołożyć wszelkich starań, aby nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu i odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Nie należy składować sprzętu i materiałów budowlanych pod koronami drzew. Roboty ziemne nie powinny powodować naruszenia i odkrywania systemów korzeniowych.
7. W celu zabezpieczenia koryta rzeki Moszczanki przed wpadaniem odpadów powstających w trakcie prowadzenia prac budowlanych oraz podczas prac zabezpieczających i wykończeniowych należy stosować osłony (np. wykonanie deskowania pełnego pod spodem przęsła lub podwieszenie siatki o drobnych oczkach) uniemożliwiające przedostanie się odpadów. Wszelkie zanieczyszczenia związane z przebudową mostu należy sukcesywnie usuwać z terenu przedsięwzięcia, zgodnie z przepisami odrębnymi.
8. Prace budowlane prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który będzie obejmował prowadzenie regularnych kontroli placu budowy, w tym w szczególności kontrole terenu przewidzianego pod zaplecze budowy, bazy sprzętowe i materiałowe pod kątem występowania chronionych gatunków grzybów, roślin, zwierząt, siedlisk przyrodniczych oraz nadzór nad rekultywacją terenu po zakończeniu inwestycji.
9. W trakcie realizacji przedsięwzięcia należy kontrolować wszystkie wykopy oraz inne miejsca mogące stać się pułapką dla drobnych zwierząt (głównie płazów, małych ssaków). W przypadku uwięzienia zwierząt, należy podejmować działania zmierzające do ich uwolnienia. Zwierzęta należy przenosić na bezpieczne siedliska zastępcze właściwe dla poszczególnych gatunków.

10. Podczas prowadzenia prac budowlanych przewidzieć miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy), na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo-wodne przez wyposażenie w odpowiednie sorbenty, poza obszarami wrażliwymi przyrodniczo oraz obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej.
11. Roboty budowlane uciążliwe akustycznie prowadzić w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
12. Wszelkie prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, o małej uciążliwości akustycznej oraz o niskim poziomie emisji spalin.
13. Stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu przedsięwzięcia powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych, jak i podczas transportu materiałów budowlanych (w tym unikać rozsypywania materiałów pylistych na terenie budowy, osłaniać składowiska kruszyw, piasku zawierające drobne frakcje pyłowe przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia za pomocą odpowiednich spryskiwaczy, do transportu materiałów pylistych stosować pojazdy ciężarowe wyposażone w systemy zabezpieczające przed rozwiewaniem transportowanych materiałów, drogi wyjazdowe z placu budowy utrzymywać w czystości, aby wyeliminować możliwość wtórnego pylenia, itp.).
14. Odpady wytworzone w trakcie budowy oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy gromadzić selektywnie, w uporządkowany sposób i przechowywać w miejscach do tego specjalnie przeznaczonych i oznakowanych (np. kontenery, pojemniki, zbiorniki, wyznaczone miejsca), w warunkach odpowiednio zabezpieczonych przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz przed dostępem osób postronnych i zwierząt, a następnie przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na zbieranie odpadów, odzysk czy unieszkodliwienie.
15. Ścieki bytowe z placu budowy należy odprowadzać do szczelnych, przenośnych sanitariatów.

III. ***Określić warunki i wymagania o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożyć obowiązki działań, których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, z uwzględnieniem następujących elementów:***

1. W trakcie realizacji przedsięwzięcia eksploatować wyłącznie sprawne technicznie sprzęty, maszyny, urządzenia i pojazdy, w celu maksymalnego ograniczenia wycieków substancji eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego.
2. Teren budowy wyposażyć w sorbenty do neutralizacji wycieków substancji eksploatacyjnych. W przypadku wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
3. Tankowanie maszyn budowlanych oraz pojazdów prowadzić poza placem budowy w miejscach przeznaczonych do tego celu.

4. W trakcie realizacji przedsięwzięcia ścieki bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach i regularnie przekazywać firmie posiadającej stosowne zezwolenia.
5. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady magazynować selektywnie w szczelnych pojemnikach, a następnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
6. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
7. Zaplecze budowy zlokalizować na utwardzonym terenie jak najdalej od rzeki Moszczanka.
8. Wodę na etapie realizacji przedsięwzięcia pobierać z sieci wodociągowej i dostarczać na teren budowy beczkowozami.
9. Wody opadowe i roztopowe z terenu inwestycji odprowadzać na nieutwardzone tereny wydzielonego pasa drogowego oraz do rowów przydrożnych otwartych, rowu krytego i wylotów kanalizacji deszczowej.
10. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych; w przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, wody z odwodnienia odprowadzić zgodnie z obowiązującymi przepisami.
11. Prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
12. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający konstrukcji koryta rzeki Moszczanka, którego uszkodzenie mogłoby wywołać negatywny wpływ na stosunki wodne w rejonie inwestycji, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w celu zachowania prawidłowego funkcjonowania obiektu.
13. Prace konstrukcyjne podpór prowadzić w osłonie szczelnych ścianek stalowych.
14. Podpory oraz ustrój nośny mostu realizować w szalunkach szczelnych.
15. Na każdym etapie realizacji zapewnić swobodny przepływ wody rzeki Moszczanka.
16. Prace realizacyjne w obrębie rzeki prowadzić wyłącznie z brzegów rzeki.
17. Przed rozpoczęciem prac oraz bezpośrednio przed zasypaniem wykopów przeprowadzać kontrolę w celu ewentualnej ewakuacji poza teren budowy uwięzionych zwierząt.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 19.01.2024 r. Pana , reprezentującego inwestora Gminę Moszczenica, ul. Kosowska 1, 97-310 Moszczenica zwrócił się do Wójta Gminy Moszczenica o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na ***„Przebudowie odcinka drogi gminnej w Gajkowicach gmina Moszczenica”.***

Obwieszczeniem z dnia 11.03.2024 r. powiadomiono strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy *ooś* oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w zw. 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*

z późn. zm.) zaliczone zostało do przedsięwzięć, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

W związku z tym wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, do Dyrektora Zarządu Zlewni PGW Wody Polskie w Piotrkowie Trybunalskim oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Piotrkowie Trybunalskim o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Piotrkowie Trybunalskim w piśmie z dnia 27.03.2024 r. (wpływ do tut. Urzędu 29.03.2024 r.) znak: ON-ZNS.90281.37.2024 wyraził opinię, iż nie jest zasadne przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Piotrkowie Trybunalskim w piśmie z dnia 21.05.2024 r. (wpływ do tut. Urzędu 27.05.2024 r.) znak: WP.ZZŚ.4901.79.2024.WC.2 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, zarazem określając niezbędne do wskazania w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunki i wymagania. Zakres wytycznych przedstawiono w sentencji.

W postanowieniu z dnia 17.06.2024 r. znak: WOOŚ.4220.199.2024.MGa.3, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wskazane warunki zostały zamieszczone w sentencji niniejszej decyzji.

Po wnikliwej analizie dokumentacji przedmiotowej sprawy, w tym opinii organów współdziałających, nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na *„Przebudowie odcinka drogi gminnej w Gajkowicach gmina Moszczenica"*.

Zawiadomieniem z dnia 25.06.2024 r., doręczonym przez obwieszczenie, poinformowano strony o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją w siedzibie Urzędu Gminy w Moszczenicy i wypowiedzenia się w sprawie w terminie 14 dni od doręczenia zawiadomienia. W wyznaczonym terminie nie zgłoszono żadnych uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy *ooś*, uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko, powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy, uwzględnionych przy stwierdzeniu braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze powyższe, w oparciu o zgromadzoną dokumentację w sprawie, ustalono co następuje:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie odcinka drogi gminnej oraz mostu w granicach administracyjnych miejscowości Gajkowice, na działkach nr: 357/1, 355/3, 357/2 i 82 w obrębie Gminy Moszczenica i obejmuje odcinek o długości około 500,67 m. Most

przewidziany do przebudowy prowadzi drogę gminną nr 110252E przez rzekę Moszczanka płynącą po działce nr 355/3. Obszar opracowania inwestycji wynosi 4267 m^2.

Zakres planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego obejmuje:

- rozebranie istniejących warstw konstrukcji nawierzchni jezdni na odcinku 500,67 m,
- wykonanie nowych warstw konstrukcji jezdni na odcinku 500,67 m dla klasy L i kategorii ruchu KR2,
- przebudowę zjazdów z drogi,
- rozebranie istniejącego mostu w km 0+463,
- wykonanie nowego mostu drogowego w km 0+463,
- wykonanie umocnień brzegów rzeki na jej odcinku przymostowym,
- przebudowa sieci teletechnicznej,
- przebudowa odwodnienia drogi.

Droga nr 110252E wraz mostem, których przebudowa stanowi cel realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, są obecnie w złym stanie technicznym. Przekrój komunikacyjny oraz konstrukcja nawierzchni jezdni drogi nie spełniają minimalnych wymagań. Most z ograniczeniem tonażowym pojazdów do 3,5 t wyklucza jego pełną funkcjonalność. Rzeka pod mostem nie posiada umocnień brzegowych.

Istniejąca droga ma jezdnię o szerokości 3,8÷4,7 m oraz konstrukcję nawierzchni złożoną z dywanika asfaltowego grubości 5 cm na podbudowie z kruszywa o grubości 20 cm. Nawierzchnia bitumiczna jest w wielu miejscach zdeformowana i popękana. W wielu miejscach krawędzie jezdni są zapadnięte. Jezdnia jest odwadniana grawitacyjnie z odpływem wód opadowych i roztopowych na przyległy teren. Zjazdy z drogi na działki prywatne są nieutwardzone.

Istniejący most to żelbetowy obiekt jednoprzęsłowy z płytowym ustrojem nośnym o konstrukcji złożonej z czterech kształtowników stalowych obetonowanych w przekroju płyty żelbetowej. Bezpośrednio na płycie znajduje się bitumiczna jezdnia grubości około 5 cm. Do krawędzi obiektu zamontowane są balustrady z rur stalowych. Przęsło opiera się na masywnych przyczółkach betonowych, które posiadają skrzydła rozwarte utrzymujące nasyp. Posadowienie przyczółków jest nieznane. Płyta podparta jest dodatkowo w środku rozpiętości dodatkową podporą złożoną z rzędu pięciu cienkich słupów wbitych w dno rzeki.

Bezpośrednio przy obiekcie znajduje się wylot rowu przydrożnego do rzeki Moszczanka.

Parametry istniejącego mostu: długość – 6,70 m, szerokość – 5,20 m, światło hydrauliczne ≈5,80 m, kąt skrzyżowania z osią rzeki ≈90°, nośność – 3,5 tony.

Wzdłuż jezdni, przy jej krawędzi, znajduje się doziemna sieć teletechniczna, która przekracza rzekę pod jej dnem w odległości kilku metrów od istniejącego mostu.

Rzeka Moszczanka na odcinku mostu ma nieumocnione dno. Brzegi są nieregularne bez umocnień. Pomierzona szerokość lustra wynosi ok. 5,0÷9,0 m, a nachylenie skarp brzegowych jest niewielkie.

Zaprojektowano most oparty na fundamentach pośrednich, na których przewidziano masywne przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi. Przęsło mostu zaprojektowano w postaci płyty żelbetowej połączonej monolitycznie z podporami stanowiącej z nimi układ ramowy. Jezdnie na obiekcie zaprojektowano wydzielić krawężnikami. Za prawym krawężnikiem przewidziano pobocze wyniesione a za lewym krawężnikiem chodnik

szerokości ok. 1,35 m. Na krawędziach obiektu zaprojektowano barieroporęcze dla bezpieczeństwa ruchu. Na obiekcie zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Odwodnienie obiektu zaprojektowano za pomocą spadków poprzecznych oraz podłużnych, które odprowadzą wody opadowe i roztopowe poza obiekt.

Parametry projektowanego mostu:

- długość mostu – 7,40 m,
- szerokość mostu – 7,75 m,
- światło hydrauliczne mostu – 6,00 m,
- kąt skrzyżowania z osią rzeki ≈90°,
- nośność – 30 Mg.

W celu minimalizacji niekorzystnego wpływu na rzekę Moszczanka przewidziano szereg rozwiązań, które zostaną wykorzystane podczas realizacji zadania. Demontaż istniejącego wyposażenia mostu (balustrady, nawierzchnia) będzie wykonany tak, aby poszczególne zdemontowane elementy były odbierane i tymczasowo składowane na nasypie drogowym poza mostem, a stamtąd wywiezione do utylizacji. Rozbiórkę elementów konstrukcyjnych istniejącego mostu przewidziano wykonać fragmentami, które będą w całości transportowane dźwigiem bądź koparką na nasyp drogi przyległy do mostu. Tam będą dzielone na mniejsze części i przygotowane do wywiezienia do utylizacji. Taka technologia istotnie ograniczy prawdopodobieństwo wpadania drobnych materiałów do rzeki. Nie przewidziano przemieszczania się ciężkiego sprzętu w korycie rzeki Moszczanka. Prace rozbiórkowe istniejącego mostu będą realizowane ciężkim sprzętem operującym z brzegów rzeki. Elementy przewidziane do wykonania poniżej poziomu lustra wody będą realizowane w komorach uprzednio wykonanych ze ścianek szczelnych stalowych.

Podczas realizacji zadania prace konstrukcyjne podpór będą wykonane w osłonie ścianek szczelnych stalowych jakie zostaną poprowadzone w podłoże. Pod każdą podporę zostanie wykonana komora, w której będą prowadzone roboty betonowe, izolacyjne oraz ziemne. Pomiędzy komorami przewidziano pozostawić niezmienione koryto rzeki, którym odbywać się będzie swobodny spływ wody. Pale fundamentowe zostaną wykonane w technologii wbijania kształtowników w podłoże gruntowe, zatem nie spowodują powstania urobku i nie będą zanieczyszczać środowiska podczas wbijania pali w podłoże. Podpory oraz ustrój nośny mostu będą realizowane w szalunkach szczelnych. Prace konstrukcyjne będą wykonane jedynie na niewielkim obszarze ograniczonym do powierzchni mostu. W szczególności zaś wykonanie fundamentów oraz betonowych podpór mostu będzie realizowane w szczelnych komorach ze ścianek, które skutecznie odseparują przestrzenie robót budowlanych od otaczającego środowiska. Na każdym etapie realizacji będzie zapewniony swobodny przepływ wody rzeki Moszczanka. Z uwagi na dbałość wykonawcy o środowisko, w przypadku zaistnienia takiej konieczności do nadzoru zostanie zaangażowany specjalista przyrodnik.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano przebudowę doziemnej sieci teletechnicznej. W zakresie przebudowy przewidziano usunięcie kolizji oraz ułożenie podziemnego kanału technologicznego ze studniami przelotowymi.

Odwodnienie przedmiotowej drogi projektuje się generalnie jako powierzchniowe, realizowane poprzez odprowadzenie wód opadowych i roztopowych na pobocza i dalej do rowów przydrożnych otwartych, rowu krytego i wylotów kanalizacji deszczowej.

Odwodnienie przedmiotowej drogi na poszczególnych jej odcinkach realizowane będzie w następujący sposób:

- na odcinku od km 0+032,25 do km 0+317,50 drogi wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowu przydrożnego prawostronnego z korytek betonowych,
- na odcinku od km 0+317,50 do km 0+415,55 drogi zlokalizowany będzie rów kryty transportujący wody z wyżej opisanego odcinka i mający wylot do rowu lewostronnego,
- na odcinku od km 0+415,55 do km 0+462,80 drogi wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowu lewostronnego z korytek betonowych, który będzie odprowadzał wody poprzez system kanalizacji deszczowej do rzeki Moszczanki,
- na odcinku od km 0+469,85 do km 0+500,67 drogi wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą powierzchniowo do rowu lewostronnego z korytek betonowych, który będzie odprowadzał wody poprzez system kanalizacji deszczowej do rzeki Moszczanki.

Na pozostałych odcinkach wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą na nieutwardzone tereny wydzielonego pasa drogowego.

Parametry rowu z korytek betonowych:

- szerokość zewnętrzna – 51 cm,
- szerokość wewnętrzna (dno) – 36 cm,
- wysokość zewnętrzna - 56 cm,
- wysokość wewnętrzna (głębokość) – 41cm,
- ścianki: pionowe.

Bilans terenu o realizacji inwestycji:

- powierzchnia jezdni asfaltowej – ok. 2 350 m^2,
- chodnik z kostki betonowej – ok. 20 m^2,
- powierzchnia utwardzona kruszywem – ok. 740 m^2,
- powierzchnie umocnione prefabrykatami betonowymi – ok. 260 m^2,
- powierzchnie zajmowane przez elementy betonowe obiektu mostowego – ok. 20 m^2,
- powierzchnia terenów zielonych – ok. 820 m^2.

Po zakończeniu przebudowy teren zostanie uporządkowany i doprowadzony do stanu sprzed przebudowy.

W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka 2 szt. drzew kolidujących z przebudową drogi gminnej. Za przewidywane do wycinki drzewa zostaną nasadzone nowe, w liczbie min. 6 sztuk drzew. Nasadzenia zastępcze planuje się wykonać w pasie drogowym na przebudowywanym odcinku drogi.

W przypadku prowadzenia prac w pobliżu drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie należy zabezpieczyć na etapie realizacji przedsięwzięcia (np. poprzez oszalowanie deskami pni drzew lub wygrodzenie grup drzew i krzewów). Prace należy prowadzić tak, aby nie uszkodzić koron drzew. Podczas realizacji przedsięwzięcia należy dołożyć wszelkich starań, aby nie dopuścić do magazynowania ziemi, gruzu i odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i krzewów. Nie należy składować sprzętu

i materiałów budowlanych pod koronami drzew. Roboty ziemne nie powinny powodować naruszenia i odkrywania systemów korzeniowych.

Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę warunków ruchu kołowego oraz bezpieczeństwa użytkowników drogi i warunków komunikacyjnych. Dzięki lepszej organizacji ruchu, dobremu stanowi nawierzchni, sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową, optymalną prędkością, emisja substancji szkodliwych do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu sprzed realizacji. Nie przewiduje się, by realizacja omawianej inwestycji mogła przyczynić się do istotnego zwiększenia natężenia ruchu oraz tym samym zwiększyć ilość zanieczyszczeń przedostających się do środowiska.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje na etapie przebudowy wykorzystanie takich materiałów jak: woda, surowce i materiały naturalne, paliwa i energia. Wszystkie zużyte surowce wykorzystywane będą zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia. W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane normatywne ilości surowców i nie będą odbiegać od ilości wykorzystywanych w podobnych rodzajach przedsięwzięć. Wykonawca przedmiotowego zadania zapewni dostawy wody na potrzeby budowy za pomocą beczkowozów lub za zgodą zarządcy pobierana będzie z sieci wodociągowej.

Podczas rozbudowy drogi gminnej, woda do celów technologicznych i sanitarno-bytowych dla pracowników będzie dostarczana na plac budowy i do zaplecza beczkowozami. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię elektryczną w trakcie prac budowlanych. Materiały budowlane dowożone będą na budowę i wbudowywane przy udziale sprzętu mechanicznego. Będą to częściowo półprodukty do wbudowania na miejscu budowy, np. kruszywo.

Zastosowane rozwiązania techniczne w trakcie rozbudowy będą nowoczesne i nie będą stwarzać trwałych zagrożeń dla środowiska.

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałych dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę.

Zaplecze budowy nie będzie zlokalizowane bezpośrednio na terenie inwestycji, natomiast może zostać zlokalizowane w niedalekiej odległości od terenu inwestycji, poza terenami zielonymi. Plac składowy z uwagi na niewielki zakres robót gdzie konieczny jest zapas materiałów, nie będzie konieczny. Materiały budowlane będą rozładowywane bezpośrednio z pojazdów samochodowych w miejsce wbudowania. Potencjalne miejsce lokalizacji zaplecza budowy będzie wynikało głównie z potrzeb parkingowych dla sprzętu i pojazdów budowy. Z uwagi na bezpieczeństwo w porze nocnej Wykonawca będzie dążył do pozostawiania sprzętu i pojazdów budowy na utwardzonych i oświetlonych placach przystosowanych do pełnienia takich funkcji.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia związana będzie przede wszystkim z:

- emisją hałasu – w fazie realizacji przedsięwzięcia emisja hałasu będzie miała charakter niezorganizowany, przejściowy i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. Związana będzie głównie z pracą typowego sprzętu budowlanego wykorzystywanego standardowo podczas budowy dróg, a także z dowozem materiałów oraz wywozem odpadów.

Ograniczenie emisji hałasu do środowiska na tym etapie jest możliwe przede wszystkim dzięki zastosowaniu nowoczesnych, sprawnych maszyn i dobrej organizacji pracy. Dodatkowo prace na terenach zabudowy mieszkaniowej zostaną ograniczone do godzin dziennych. W fazie eksploatacji nie przewiduje się zwiększenia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny w porównaniu ze stanem obecnym. W wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawiona zostanie nawierzchnia, co znacząco wpłynie na poprawę aktualnego stanu akustycznego w otoczeniu drogi,

- emisją substancji zanieczyszczających do powietrza – w fazie realizacji będzie miała charakter przejściowy, krótkotrwały i ustąpi z chwilą zakończenia budowy. W fazie przebudowy źródłami zanieczyszczeń powietrza będą: maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin oraz roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego. Zanieczyszczenia te nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi. Na etapie eksploatacji analizowane przedsięwzięcie nie będzie bezpośrednio źródłem oddziaływań w zakresie emisji substancji do powietrza, natomiast będzie oddziaływać pośrednio z uwagi na poruszające się pojazdy. Z uwagi na niewielkie natężenie i lokalny charakter ruchu nie przewiduje się pogorszenia jakości powietrza w obszarze drogi po jej przebudowie,
- emisją ścieków bytowych – ścieki bytowe powstające na etapie realizacji będą gromadzone w przenośnych urządzeniach sanitarnych z bezodpływowymi, szczelnymi zbiornikami systematycznie opróżnianymi przez uprawnione firmy. Etap eksploatacji przedsięwzięcia nie wiąże się z powstawaniem ścieków bytowych,
- odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych – wody opadowe odprowadzane będą zgodnie z istniejącym pochyleniem na sąsiednie tereny zielone oraz do projektowanych rowów odwadniających,
- oddziaływaniem na środowisko gruntowo-wodne – na etapie realizacji przedsięwzięcia, podczas prowadzenia prac budowlanych może dojść do przedostania się zanieczyszczeń do wód i do gruntu, a za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu działań minimalizujących. W szczególności plac budowy powinien zostać wyposażony w stanowisko z sorbentem służącym likwidacji niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych,
- powstawaniem odpadów – w trakcie realizacji wytwarzane będą typowe dla tego typu przedsięwzięć odpady powstające m.in. w wyniku: rozbiórki istniejących elementów infrastruktury drogowej, prowadzonych prac ziemnych, prac budowlanych przy nowych obiektach, użytkowania sprzętu budowlanego, funkcjonowania zaplecza techniczno-socjalnego budowy. Zgodnie z przepisami ustawy o odpadach, wytwórcą odpadów będzie firma świadczącą usługi budowlane na rzecz inwestora i to ona będzie odpowiedzialna za zagospodarowanie odpadów z budowy. Na etapie eksploatacji przedmiotowe przedsięwzięcie przy właściwym użytkowaniu nie będzie źródłem generującym powstawanie znaczących ilości odpadów. Ewentualnie wytwarzane mogą być odpady związane z użytkowaniem i utrzymaniem drogi w dobrym stanie technicznym. Sposób postępowania oraz dalsze zagospodarowanie odpadów będzie zgodne z zasadami gospodarowania odpadami i wymaganiami w zakresie ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa życia i zdrowia ludzi oraz zgodne z obowiązującymi

przepisami prawa. Masy ziemne pochodzące z wykopów, jeśli nie będą w żaden sposób zanieczyszczone zostaną ponownie wykorzystane na cele budowlane,

- naruszenie powierzchni terenu i szaty roślinnej – realizacja projektu i prowadzone roboty budowlane wpłyną okresowo na naruszenie terenu oraz szaty roślinnej w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca realizacji projektu. Wpływ ten będzie dotyczył pracy maszyn i będzie miał charakter krótkofalowy oraz ustanie po zakończeniu inwestycji. Po zakończeniu prac budowlanych wykonawca zostanie zobowiązany do przywrócenia terenu w obrębie realizacji inwestycji do stanu pierwotnego.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi poprawi płynność ruchu pojazdów, co przyczyni się do mniejszej emisji spalin do atmosfery oraz mniejszej emisji hałasu. Biorąc pod uwagę całokształt oddziaływania należy wskazać, że założony projekt wykazuje pozytywny wpływ na środowisko we wszystkich elementach wpływających obecnie na zanieczyszczenie środowiska.

Informacje zawarte w kip pozwalają stwierdzić, że zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedsięwzięcia wystąpią oddziaływania na środowisko, jednakże przy odpowiedniej organizacji robót oraz zastosowaniu odpowiedniej technologii i zabezpieczeń oddziaływania te mogą być zminimalizowane. Uwzględniając charakter, wielkość, intensywność i złożoność oddziaływań uznać należy, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie związana z znaczącym oddziaływaniem na środowisko.

Nie przewiduje się kumulacji oddziaływań planowanego do realizacji przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami planowanymi, realizowanymi lub zrealizowanymi na analizowanym terenie jak również w zasięgu jego oddziaływania.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się także wystąpienia zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji. Wszelkie prace związane z planowanym przedsięwzięciem zostaną wykonane tak, aby spowodować jak najmniejsze uciążliwości dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska naturalnego.

W przypadku realizacji i użytkowania przedmiotowego przedsięwzięcia należy wykluczyć duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia nie wynika, aby na terenie przedsięwzięcia występowały obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska lęgowe, obszary objęte ochroną, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszarami jezior, obszarami górskimi, obszarami leśnymi, obszarami wybrzeży, obszarami uzdrowisk oraz obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Z przedstawionych informacji nie wynika, że przedsięwzięcie położone będzie na obszarze, dla którego standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 ze zm.).

W odległości do 5 km względem analizowanego terenu (zgodnie z centralnym rejestrem form ochrony przyrody prowadzonym przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska), nie znajdują żadne obszarowe formy ochrony przyrody.

Teren realizacji przedsięwzięcia położony jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonymi obszarami należącym do Europejskiej sieci Natura 2000 jest specjalny obszar ochrony siedlisk Lubiaszów w Puszczy Pilickiej PLH100026 w odległości ok. 13,8 km.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, przede wszystkim z uwagi na znaczną odległość od ww. obszarów oraz krótkotrwały i odwracalny charakter zmian środowiska na etapie realizacji inwestycji i brak znaczących negatywnych oddziaływań w czasie późniejszej eksploatacji, nie powinno mieć negatywnego wpływu na cele ochrony, przedmioty ochrony oraz integralność wszystkich ww. obszarów podlegających ochronie, w tym na obszary Natura 2000.

Obszar przedsięwzięcia nie przecina, ani nie leży w zasięgu korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i/lub krajowym.

Zmiany w rzeźbie terenu i środowisku przyrodniczym wynikające z przebudowy drogi nie będą skutkowały obniżeniem wartości przyrodniczej przyległych do pasa drogowego terenów. Jednocześnie należy wskazać, że w przypadku zasiedlenia terenu inwestycji przez gatunki chronione, przed ich przenoszeniem, przed rozpoczęciem prac mogących doprowadzić do zniszczenia gatunków chronionych i ich siedlisk, umyślnego płoszenia lub niepokojenia lub mogących mieć inny negatywny wpływ na gatunki chronione należy uzyskać stosowne zezwolenia zgodnie z przepisami odrębnymi. Należy także zauważyć, że planowana inwestycja jest niewielkim obszarowo przedsięwzięciem liniowym o stosunkowo małej skali oddziaływania. Po zastosowaniu odpowiednich działań minimalizujących i ograniczających, uciążliwości względem środowiska przyrodniczego nie będą znaczące.

Biorąc pod uwagę, iż droga aktualnie istnieje i jest wpisana w lokalny krajobraz, jej przebudowa nie wpłynie również negatywnie na walory krajobrazowe. Można przypuszczać, że po zrealizowaniu przedsięwzięcia odbiór krajobrazu będzie pozytywny i będzie to związane z poprawą stanu technicznego i estetyki projektowanych elementów.

Ze względu na rodzaj, skalę i usytuowanie przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, iż nie będzie ono powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z danymi Banku Danych Lokalnych (GUS) gęstość zaludnienia dla obszaru gminy Moszczenica na rok 2023 wynosi 112 os./km^2.

Z uwagi na zakres, skalę i charakter prac przewiduje się, że zasięg oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do terenu, na którym będzie ono realizowane oraz do terenu z nim sąsiadującego. Mając na uwadze powyższe należy stwierdzić, że przedsięwzięcie przy założeniach przyjętych w kip, będzie mieć charakter lokalny i nie będzie oddziaływać w sposób znaczący na obszary geograficzne i znaczną liczbę ludności.

Po wnikliwej analizie zgromadzonego materiału dowodowego dotyczącego planowanego przedsięwzięcia, uwzględniając jego poszczególne fazy: realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji, z uwagi na rodzaj, charakterystykę, skalę oraz usytuowanie, stwierdzono brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Co istotne, zrealizowanie przedmiotowej inwestycji przyczyni się do zapewnienia odpowiednich warunków przejazdu, zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich

użytkowników drogi oraz obniżenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców związanych z hałasem, drganiami i zanieczyszczeniami.

Biorąc pod uwagę powyższe, uwzględniając jednocześnie opinię organów współdziałających w przedmiocie obowiązku sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko - postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Piotrkowie Trybunalskim za pośrednictwem Wójta Gminy Moszczenica w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Z up. WÓJTA GMINY
Agata Bieńga
SEKRETARZ GMINY

W załączniku:
- charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:
1. wnioskodawca
2. pozostałe strony przez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:
1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi
2. Dyrektor Zarządu Zlewni PGW Wody Polskie w Piotrkowie Trybunalskim
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Piotrkowie Trybunalskim
4. Starosta Powiatu Piotrkowskiego
5. Marszałek Województwa Łódzkiego

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 z późn. zm.).

Sprawę prowadzi : Sylwia Wójtowicz

Załącznik do decyzji z dn. 25.07.2024 r.
Nr 4/2024
Znak: GOŚ.6220.2.2024.SW

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach administracyjnych miejscowości Gajkowice, na działkach nr: 357/1, 355/3, 357/2 i 82 w obrębie Gajkowice, Gmina Moszczenica.

Most przewidziany do przebudowy prowadzi drogę gminną nr 110252E przez rzekę Moszczanka płynącą po działce nr 355/3. Obszar opracowania inwestycji wynosi 4267 m^2.

Stan istniejący:

Istniejąca droga posiada jezdnię o szerokości 3,8÷4,7m oraz konstrukcję nawierzchni złożoną z dywanika asfaltowego grubości 5cm na podbudowie z kruszywa o grubości 20 cm. Nawierzchnia bitumiczna jest w wielu miejscach zdeformowana i popękana. W wielu miejscach krawędzie jezdni są zapadnięte. Jezdnia jest odwadniana grawitacyjnie z odpływem wód opadowych i roztopowych na przyległy teren. Zjazdy z drogi na działki prywatne są nieutwardzone.

Istniejący most to żelbetowy obiekt jednoprzęsłowy z płytowym ustrojem nośnym o konstrukcji złożonej z czterech kształtowników stalowych obetonowanych w przekroju płyty żelbetowej. Bezpośrednio na płycie znajduje się bitumiczna jezdnia grubości około 5cm. Do krawędzi obiektu zamontowane są balustrady z rur stalowych. Przęsło opiera się na masywnych przyczółkach betonowych, które posiadają skrzydła rozwarte utrzymujące nasyp. Posadowienie przyczółków jest nieznane.

Płyta podparta jest dodatkowo w środku rozpiętości dodatkową podporą złożoną z rzędu pięciu cienkich słupów wbitych w dno rzeki.

Obiekt wykonano w 1978 r. i zaprojektowano na obciążenia klasy III wtedy obowiązującego normatywu. Jednak z uwagi na stan techniczny obecnie nośność jest ograniczona do 3,5 tony.

Bezpośrednio przy obiekcie znajduje się wylot rowu przydrożnego do rzeki Moszczanka.

Parametry istniejącego mostu:

- długość mostu: 6,70m
- szerokość mostu: 5,20m
- światło hydrauliczne mostu: ≈5,80m
- kąt skrzyżowania z osią rzeki: ≈90°
- nośność 3,5 tony

Projektowany zakres inwestycji to:

- rozbiórka istniejących warstw konstrukcji nawierzchni jezdni na odcinku 500,67m
- wykonanie nowych warstw konstrukcji jezdni na odcinku 500,67m
- przebudowę zjazdów z drogi
- rozbiórka istniejącego mostu w km0+463(km lokalny)
- wykonanie nowego mostu drogowego w km0+463(km lokalny)

- wykonanie umocnień brzegów rzeki na jej odcinku przymostowym
- przebudowa sieci teletechnicznej
- przebudowa odwodnienia drogi

W szczególności zaś zaprojektowano przebudowę drogi, która obejmuje:

a) dostosowanie parametrów przedmiotowej drogi do klasy "L", w tym korektę geometrii i parametrów łuków poziomych i pionowych;

- Konstrukcja jezdni:
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (wg PN-EN 13108-1) AC11S - 5 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego (wg PN-EN 13108-1) AC16W – 7 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego 0-63 mm (wg PN-EN 13242) - 25 cm;
- warstwa stabilizująca z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,5MPa – gr. 10cm
- grunt rodzimy.
- Konstrukcja zjazdów:
- nawierzchnia z kostki betonowej, kolorowa - 8cm;
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 - 3 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm wg PN-S-06102 - 20 cm;
- warstwa stabilizująca z kruszywa stabilizowanego cementem Rm=2,5MPa – gr. 10cm
- grunt rodzimy.
- Konstrukcja pobocza utwardzonego kruszywem szerokości 0,75 m:
- nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm wg PN-S-06102 - 15 cm;
- grunt rodzimy.

b) rozbiórkę istniejących warstw konstrukcji nawierzchni i wykonanie nowych z dostosowaniem do klasy drogi - L, kategoria ruchu – KR2;

c) przekrój podłużny – projektowana niweleta.

Spadek podłużny przebudowanej drogi, utwardzonego pobocza i zjazdów dostosowano do istniejącego spadku podłużnego terenu.

Niweletę skorygowano również pod kątem płynności ruchu poprzez eliminację lokalnych zaniżeń i wzniesień. Rzędne niwelety przebudowanej drogi zostały określone z uwzględnieniem takich czynników jak:

- minimalizacji robót ziemnych;
- zachowania rzędnych istniejącej nawierzchni bitumicznej dróg poprzecznych;
- zachowania minimalnych spadków poprzecznych;
- możliwość grawitacyjnego odprowadzenia wód opadowych do projektowanego rowu przydrożnego.

Zaprojektowano rozbiórkę istniejącego mostu oraz budowę w jego miejscu nowego mostu. W szczególności zaś zaprojektowano most oparty na fundamentach pośrednich, na których przewidziano masywne przyczółki żelbetowe ze skrzydłami równoległymi. Zaprojektowano przęsło mostu w postaci płyty żelbetowej połączonej monolitycznie z podporami stanowiącej z nimi układ ramowy. Jezdnie na obiekcie zaplanowano wydzielić krawężnikami. Za prawym przewidziano pobocze wyniesione a za lewym chodnik szerokości 1,35m. Na krawędziach obiektu barieroporęcze dla bezpieczeństwa ruchu. Na obiekcie

zaprojektowano jezdnię o nawierzchni bitumicznej. Odwodnienie obiektu będzie zrealizowane za pomocą spadków poprzecznych oraz podłużnego, który odprowadzi wody opadowe i roztopowe poza obiekt.

Parametry projektowanego mostu:

- długość mostu: 7,40m
- szerokość mostu: 7,75m
- światło hydrauliczne mostu: 6,00m
- kąt skrzyżowania z osią rzeki: ≈90°
- nośność 30 ton

Na odcinku drogi objętym przedsięwzięciem zaprojektowano przebudowę doziemnej sieci teletechnicznej. W zakresie przebudowy przewidziano usunięcie kolizji oraz ułożenie podziemnego kanału technologicznego ze studniami przelotowymi.

W celu odprowadzenia wody z jezdni z części odcinka przebudowy drogi, zaprojektowano rów przydrożny z korytek betonowych oraz rów kryty z wpustami.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej można stwierdzić brak możliwości wystąpienia oddziaływania o znacznej wielkości lub złożoności. Przedmiotowe przedsięwzięcie przy zachowaniu odpowiednich środków i technik nie powinno znacząco oddziaływać na środowisko.

Z up. WÓJTA GMINY
Agata Biesaga
SEKRETARZ GMINY

Sprawę prowadzi : Sylwia Wójtowicz