

Kurów, dnia 29.01.2018 r.

OŚ.6220.8.7.2017/2018

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ
PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), a także zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Panią Annę Nizioł –Dyrektora Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach (inwestor) oraz po zasięgnięciu opinii Lubelskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Lublinie oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie

stwierdzam

- **brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie obiektu mostowego w m. Kłoda w ciągu drogi powiatowej Nr 1514L wraz z rozebraniem istniejącego mostu”**
- **charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji i jest jej integralną częścią.**

UZASADNIENIE

W dniu 15.11.2017 r. (data wpływu 20.11.2017r.) Pani Anna Nizioł –Dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Puławach (inwestor) wystąpiła z wnioskiem do Wójta Gminy Kurów o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „budowie obiektu mostowego w m. Kłoda w ciągu drogi powiatowej Nr 1514L wraz z rozebraniem istniejącego mostu”.

Do wniosku o wydanie decyzji załączona została: karta informacyjna przedsięwzięcia z zapisem w wersji elektronicznej, wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy, mapa do celów projektowych w skali 1:500, uproszczony wypis z rejestru gruntów dla działki: 323/1 i dr 2517L (obręb 0007 Kłoda) i dla działki nr 3310/2 (obręb 0009 Kurów). W związku z tym, że ww. wniosek nie spełniał wymogów zapisów ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405. z późn. zm.), pismem z dnia 24.11.2017 r. znak: OŚ.6220.8.1. 2017 organ wezwał inwestora o uzupełnienie braków formalnych i merytorycznych wniosku. Pismem z dnia 07.12.2017 r. inwestor przedłożył wymagane dokumenty. W uzupełnieniu przedłożono aktualną mapę ewidencyjną obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (działki znajdujące się w otoczeniu przedmiotowej inwestycji) oraz mapę wykonaną w skali 1:500 zapewniającą czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz terenem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i użytkowania. Do mapy dołączono legendę. Ponadto dołączono uproszczone wypisy z rejestru gruntów pozwalające na ustalenie wszystkich stron postępowania.

Planowane przedsięwzięcie, zgodnie z 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) zostało zakwalifikowane jako „*polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi*

te zostały określone” w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 t.j.: drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz 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”, zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko może być stwierdzony.

Tym samym na podstawie art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), przedsięwzięcie będące przedmiotem rozpoznania należało zaliczyć do grupy mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Ponieważ w powyższej sprawie liczba stron postępowania przekracza 20, to zgodnie z art. 74 ust. 3 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 (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), stosuje się przepisy art. 49 k.p.a. przewidującego powiadomienie stron o czynnościach organów administracji państwowej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania

Na podstawie art. 63 ust. 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 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), organem właściwym do stwierdzenia obowiązku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko jest Wójt Gminy Kurów, po zasięgnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie.

Działając zgodnie z art. 61 § 4 i art. 10 § 1 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) oraz art. 73 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), pismem z dnia 08.12.2017 r., znak: OŚ.6220.8.4.2017 Wójt Gminy Kurów zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania i wstąpieniu do organów opiniujących oraz poinformował strony o ich uprawnieniach do czynnego udziału w każdym jego stadium oraz o możliwości składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Powyższe zawiadomienie zostało zamieszczone na stronie Urzędu Gminy Kurów w Biuletynie Informacji Publicznej (<http://bip.kurow.eu>) i na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Kurów ul. Lubelska 35, 24-170 Kurów oraz na tablicy ogłoszeń sołectwa: Kłoda.

W wyznaczonym 14-dniowym terminie nie zostały wniesione żadne uwagi, ani zastrzeżenia do realizacji w/w inwestycji.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.), Wójt Gminy Kurów wystąpił pismem z dnia 08.12.2017 r., znak: OŚ.6220.8.2.2017 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Puławach oraz pismem z dnia 08.12.2017 r., znak: OŚ.6220.8.3.2017 do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Lublinie Wydział Spraw Terenowych V w Kazimierzu Dolnym o wyrażenie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji oraz określenia ewentualnego zakresu raportu oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie pismem z dnia 12.01.2018 r. znak: WSTV.4240.108.2017.AS (data wpływu: 17.01.2018 r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na „budowie obiektu mostowego w m. Kłoda w ciągu drogi powiatowej Nr 1514L wraz z rozebraniem istniejącego mostu” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Lubelski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny po przekazaniu sprawy przez PPIS w Puławach w piśmie z dnia 28.12.2017. (wpłynęło dnia 02.01.2018 r. znak: DNS-NZ.7016.341.2017GT nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, na podstawie karty informacyjnej o przedsięwzięciu, zebranego materiału, uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy oraz uzyskanych opinii Wójt Gminy Kurów wydał w dniu 19.01.2018 r. znak: OŚ.6220.8.5.2017/2018 postanowienie, w którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Przed wydaniem niniejszej decyzji organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom możliwość wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym w zawiadomieniu z dnia 19.01.2018 r. znak: OŚ.6220.8.6.2017/2018 terminie nie wpłynęły żadne wnioski i uwagi.

Odstępując od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono szczegółowe uwarunkowania, związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.) tj.:

1). Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego mostu drogowego na rzece Białce (Syrocance), w ciągu drogi powiatowej Nr 1514L relacji Michów-Kurów w miejscowości Kłoda wraz z rozebraniem mostu istniejącego i dojazdami.

W miejscu planowanej inwestycji znajduje się most w złym stanie technicznym, wymagający poprawy warunków ruchu na drodze z dostosowaniem do obowiązujących wymagań. Istniejący most ulegnie rozbiórce, w jego miejscu powstanie most o parametrach dostosowanych do drogi powiatowej o klasie G i kategorii ruchu KR2.

Przedmiotowy most wybudowany został w 1957 r., jest obiektem żelbetowym, swobodnie podpartym, jednoprzęsłowym o przyczółkach masywnych posadowionych w gruncie na palach drewnianych. Ustrój niosący żelbetowy, płytowy. Oś obiektu mostowego krzyżuje się z przeszkodą wodną pod kątem 90°.

Wymiary mostu:

- długość całkowita mostu 16.35 m,
- długość ustroju niosącego mostu 9.30 m,
- rozpiętość teoretyczna 8.75 m,
- światło mostu 8.15 m,
- szerokość mostu całkowita 11.16 m,
- szerokość użytkowa świetle barier 10.20 m,
- szerokość jezdni na moście 7.00 m.

Niweleta jezdni na moście: 147.39 m n.p.m.

Rzędna spodu konstrukcji: 146.23 m n.p.m.

Rzędna dna pod mostem: 143.77 m n.p.m.

W kierunku podłużnym niweleta na moście przebiega w spadku ok. 0,4% w kierunku Michowa. Nawierzchnia na moście posiada spadek poprzeczny – daszkowy o wartości ok. 2,0%. Niektóre elementy betonowe mostu oraz wyposażenie uległy uszkodzeniu lub zostały uszkodzone. Nie powoduje to jednak awarii obiektu, most nadal jest użytkowany i jego stan nie zagraża bezpieczeństwu dla ruchu drogowego. Most nie odpowiada obecnie obowiązującym wymagom technicznym i eksploatacyjnym, jakie są stawiane tego typu obiektom. Obiekt wymaga przebudowy lub kapitalnego remontu i wyposażenia w urządzenia techniczne, zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego i ruchu pieszego.

Droga powiatowa Nr 1514L, na odcinku, na którym położony jest przebudowywany most, posiada przekrój szlakowy o szerokości jezdni na moście 7.50 m (przed i za mostem 5.50 m) z obustronnymi poboczeniami gruntowymi po ok. 1.00 ÷ 1.50 m. Klasa drogi „G”. Niweleta drogi ukształtowana łuku pionowym wypukłym, z maksimum zlokalizowanym w obrębie mostu. Występuje tu intensywny ruch pojazdów samochodowych.

Rzeka Białka (Syrocanka) zarówno w dół jak i w górę oraz w obrębie mostu została uregulowana, płynie w swoim naturalnym korycie, a brzegi stanowią uregulowane skarpy.

Zakres inwestycji obejmuje m.in.:

- rozbiórkę istniejącego mostu przez rzekę Białkę w km 15+997,00 drogi powiatowej nr 1514L,
- budowę nowego mostu w miejscu rozebranego obiektu,
- rozebranie istniejących przepustów w ciągu drogi powiatowej nr 1514L,
- budowę nowego przepustu w miejscu rozebranego,
- korektę dojazdów do obiektu mostowego i przepustów,
- regulację koryta rzeki w rejonie nowego mostu, wraz z umocnieniem brzegów,
- inne roboty uzupełniające i porządkowe.

Nowy obiekt mostowy wykonany z prefabrykowanych belek strunobetonowych, projektowany (sprawdzany) na obciążenie klasy A wg PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia.” Posadowienie obiektu mostowego na podporach masywnych bezpośrednio w gruncie.

Budowa nowego obiektu mostowego powoduje zmianę istniejącego światła mostu, powiększenie go. Most istniejący posiada światło poziome 8,15 m. Planowana nowa konstrukcja mostu z o ustroju niosącym z prefabrykowanych belek strunobetonowych typ „Kujan” NG o długości 18 m, będzie miała światło poziome 16,70 m. Ponadto, budowa nowego obiektu nie powoduje zmiany przebiegu koryta rzeki.

Budowa obiektu mostowego, jej zakres, odbywa się w obrębie obecnie zajmowanego przez obiekt terenu i nie narusza terenów sąsiadujących.

Parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego.

- klasa obciążenia „A” wg normy PN-85/S-10030; pojazd dopuszczony do ruchu po obiekcie 50 t;

Długość i rozpiętość obiektu mostowego.

- światło poziome 16.70 m
- światło pionowe (na wlocie) 3.00 m
- rzędna dna pod mostem na wlocie 143.77 m n.p.m.
- spadek dna pod mostem 0.2 %
- rzędna spodu konstrukcji pod mostem (w kluczy sklepienia) 146.77 m n.p.m.
- rzędna niwelety drogi nad obiektem 147.75 m n.p.m.
- szerokość korony drogi przed i za obiektem 12.90 m

Projektowany przekrój.

- szerokość jezdni: $2 \times 3.50 = 7,00$ m,
- szerokość chodników: 1×2.00 m,
- barieroporecz 2×0.70 m,
- opaska bezpieczeństwa $1 \times 0,50$ m,

Razem szerokość mostu 10.90 m

Powierzchnia inwestycji:

- istniejący most drogowy $300,0 \text{ m}^2$,
- dojazdy wraz z poboczeniami $9\,200,0 \text{ m}^2$,
- całkowita powierzchnia inwestycji $\sim 9\,500,0 \text{ m}^2$.

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym, tereny poza pasem drogowym będą pozyskane na rzecz Skarbu Państwa bądź objęte użytkowaniem czasowym pod most objazdowy.

Teren przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, Zgodnie z ustaleniami planu ciąg drogi wraz z przebudowywanym mostem oznaczony został symbolem 22303 –droga powiatowa klasy G.

Zakres prac rozbiórkowych obejmuje:

- rozbiórkę balustrad na moście,
- rozbiórkę nawierzchni bitumicznej na moście i dojazdach,
- rozbiórkę żelbetowego ustroju nośnego,
- rozbiórkę podpór mostu.

Prace rozbiórkowe odbywać się będą przy całkowitym zamknięciu odcinka drogi powiatowej nr 1514L. Zakres opracowania dotyczy całkowitej rozbiórki konstrukcji ustroju nośnego oraz rozbiórki podpór. Pod obiektem na czas rozbiórki należy rozpiąć siatkę zabezpieczającą przed dostaniem się

gruzu oraz innych zdemontowanych elementów mostu do rzeki. Rozbiórka obiektu nie będzie wykonana metodą wybuchową.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego lub ręcznie w zakresie następujących branż:

- konstrukcyjnej: budowa obiektu mostowego,
- drogowej: dostosowanie nawierzchni do uzyskania założonej nośności, budowa chodnika,
- sanitarnej: budowę odwodnienia mostu,
- zieleni: wycinka i karczowanie roślinności niskiej.

W związku z poszerzeniem światła mostu projektuje się wykonanie robót związanych z regulacją koryta rzeki przy obiekcie mostowym i wykonanie umocnień skarp zgodnie z wymogami administratora rzeki. Szacuje się, że roboty budowlane związane z realizacją przedsięwzięcia będą trwać około 5 miesięcy. W tym okresie funkcjonować będzie objazd tymczasowy po drogach publicznych.

Sposób odwodnienia istniejącej drogi powiatowej Nr 1514L po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie ulegnie zmianie – droga odwadniana jest i po realizacji przedsięwzięcia nadal będzie powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, poboczy i samooczyszczających się rowów obsianych trawą. Na etapie projektu założono, że z przebudowywanego obiektu wody opadowe i roztopowe odpływać będą do urządzeń odwadniających (ścieków podchodnikowych) gdzie systemem spadków powierzchniowych zostaną doprowadzone do rowów trawiastych i terenów zielonych.

Przyjęty zakres robót wskazuje, że podczas prowadzenia prac ciągłość rzeki zostanie zachowana, więc występujące w wodzie organizmy będą miały możliwość migracji. Planowana przebudowa spowoduje zwiększenie zasadniczego światła projektowanego obiektu. Zwiększenie światła mostu przyczyni się także do sprawniejszego odprowadzania wód rzeki w przypadku okresowych wezbrań. Zakres inwestycji będzie częściowo wykraczał poza granice istniejącego pasa drogowego, stąd też konieczność uzyskiwania prawa do stałego lub czasowego dysponowania gruntem. Ruch na czas prowadzenia robót budowlanych poprowadzony będzie drogami lokalnymi, w związku z czym nie ma konieczności budowy tymczasowej drogi objazdowej zlokalizowanej w sąsiedztwie istniejącego mostu.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia – w rejonie mostu i w zasięgu oddziaływań zamierzenia inwestycyjnego, nie są planowane inne roboty inwestycyjne, w związku z tym nie wystąpi kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na tym samym obszarze. Planowane przedsięwzięcie wpłynie korzystnie na usprawnienie przejazdu przez most, poprawę bezpieczeństwa ruchu podróży i pieszych oraz tym samym ograniczy emisję hałasu.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,

Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia podczas odbudowy mostu wbudowane zostanie około 300 m³ betonu i ok. 50 ton stali. Ponadto przewiduje się wbudowanie ok. 950 m² nawierzchni bitumicznych oraz wykonanie ok. 65 m³ umocnień brzegów rzeki.

Szacunkowe zużycie podstawowych surowców, paliw i energii wyniesie:

- woda: 5 m³/cały okres budowy
- energia elektryczna - 5 – 10 kWh/cały okres budowy
- olej napędowy - 500-1000 l/cały okres budowy
- masa bitumiczna - ok. 950Mg/cały okres budowy
- kruszywo- ok. 400 Mg/cały okres budowy.

Wykorzystanie wody ograniczać się będzie do pielęgnacji betonu wykonanych elementów oraz do zapewnienia właściwej wilgotności gruntu na nasypy. Wykorzystanie energii elektrycznej i paliw płynnych odbywać się będzie w zakresie niezbędnym do pracy maszyn koniecznych przy realizacji inwestycji.

d) emisji i występowania innych uciążliwości, ocenionego w oparciu o wiedzę naukową, ryzyka wystąpienia poważnych awarii, lub katastrof naturalnych i budowlanych przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu,

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym zakresie. Wszystkie rodzaje odpadów powstające na etapie realizacji inwestycji powinny być magazynowane selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie składników odpadów do środowiska. Następnie przekazywane odpowiednim jednostkom dysponującym wszelkie niezbędnymi pozwoleniami na odbiór odpadów, gwarantującym zagospodarowanie odpadów zgodnie z prawem.

Ścieki socjalno-bytowe powstające na etapie realizacji inwestycji należy gromadzić w przenośnych sanitariatach typu TOI-TOI, które po napełnieniu będą opróżniane przez specjalistyczne firmy.

W fazie realizacji przedsięwzięcia należy zabezpieczyć wody powierzchniowe przez zamulaniem wskutek zwiększonej erozji powierzchni terenu budowy, w szczególności przed zanieczyszczeniami wypłukiwanymi z materiałów stosowanych do budowy i wprowadzaniem dużych ilości zawiesin, substancji organicznych oraz zanieczyszczeń ropopochodnych związanych z pracą sprzętu budowlanego i środków transportu (w tym awaryjne wycieki paliwa) do wód powierzchniowych.

Nadmiar mas ziemnych powstały w trakcie budowy zostanie w całości wykorzystany do budowy nasypu lub rozplantowany w granicach pasa drogowego, przy czym warstwa humusu powinna być odkładana i oddzielana od pozostałych mas ziemnych a później wykorzystywana do odtworzenia warstwy urodzajnej.

Tło akustyczne omawianego obszaru jest kształtowane głównie przez ruch komunikacyjny odbywający się na analizowanej drodze. Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą występowały uciążliwości powodowane emisją hałasu pracujących urządzeń budowlanych oraz pojazdów obsługujących budowę. Wystąpi również emisja drgań mechanicznych z pracy ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, rozbiórkowe, dowozu materiałów budowlanych itp., które mogą niekorzystnie oddziaływać na mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną inwestycją. Będą to jednak w większości przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym. Ograniczenie emisji hałasu w czasie budowy polegać powinno na m.in. maksymalnym skróceniu czasu trwania wszystkich robót, wykonywaniu prac wyłącznie w porze dziennej, stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska i dobrym stanie technicznym oraz unikaniu równoczesnej pracy hałaśliwego sprzętu budowlanego. Realizacja przedsięwzięcia nie może doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu, określonych dla terenów zabudowy mieszkaniowej, chronionej w myśl zapisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 z późn. zm.). Zgodnie z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia – realizacja planowanego zamierzenia wpłynie korzystnie na stan klimatu akustycznego w wyniku poprawy parametrów technicznych nawierzchni drogi.

W okresie realizacji inwestycji można spodziewać się również uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza, pochodzących z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych i transportowych oraz wykonywaniem prac ziemnych i asfaltowaniem jezdni. Wykorzystywanie sprzętu budowlanego sprawnego technicznie oraz zastosowanie właściwych rozwiązań organizacyjno-technicznych mających na celu ograniczenie emisji wtórnej pyłu z miejsc magazynowania sypkich materiałów budowlanych, a także prowadzenie działań zapobiegających wtórnej emisji pyłu z transportu materiałów i odpadów oraz z dróg, którymi poruszać się będą pojazdy wyjeżdżające z placu budowy zminimalizuje wpływ fazy realizacji inwestycji na powietrze. Emisja substancji zanieczyszczających w tej fazie będzie miała charakter krótkotrwały, przejściowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Przedsięwzięcie należy realizować z zachowaniem zasady oszczędnego korzystania z terenu, dążąc do obsługi placu budowy przy użyciu istniejących dróg. Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową należy zlokalizować poza obszarem w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, poza terenami w pobliżu rzek, jezior, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarów podmokłych. Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach postoju i tankowania sprzętu oraz pojazdów należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren budowy i jej zaplecza winien zostać uporządkowany.

Uwzględniając charakter inwestycji oraz właściwości stosowanych materiałów stwierdza się, że zastosowane rozwiązania inwestycyjne nie będą przyczyną poważnej awarii przemysłowej zarówno w fazie realizacji jak i podczas eksploatacji.

Oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko dla fazy realizacji należy minimalizować poprzez prawidłowe zlokalizowanie zaplecza wykonawstwa i właściwą organizację robót. Bazy materiałowe, zaplecze socjalne budowy oraz parking sprzętu i maszyn lokalizowane będą w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, ale poza terenem zalewanym wodami wezbranymi rzeki i miejscami, na których w okresie wiosennym stagnują wody roztopowe. Wykonawca robót powinien dysponować nowoczesnymi maszynami i urządzeniami sprawnymi technicznie. Należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie obowiązujących przepisów i stosowanie ramowych wytycznych BHP. Maksymalne skrócenie harmonogramu robót i szybkie oddanie do eksploatacji inwestycji to również jeden ze sposobów zminimalizowania ujemnego wpływu na środowiska. Materiały zastosowane podczas realizacji przedsięwzięcia, muszą posiadać wymagane atesty i spełniać odpowiednie normy. **W czasie wykonywania robót należy zabezpieczyć wody rzeki Białki przed możliwością przedostania się do niej elementów pochodzących z rozbiórki oraz wszelkiego rodzaju zanieczyszczeń (zanieczyszczenie antykorozyjne) mogących przedostać się do wód podczas przebudowy mostu.** Wszelkie prace muszą być wykonywane w sposób zapewniający, iż wody cieku nie zostaną zanieczyszczone. Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

Migrujące zwierzęta (płazy, gady) stwierdzone w obrębie placu budowy, należy zbierać i przenosić w bezpieczne miejsca, zgodnie z kierunkiem ich migracji. Wszelkiego rodzaju wykopy oraz większe zagłębienia należy zabezpieczyć tak, aby miejsca te nie stanowiły zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi oraz nie były pułapkami dla migrujących zwierząt. Przed zasypaniem wykopów należy sprawdzić dna pod kątem obecności w nich zwierząt oraz przeprowadzić ich ewentualną ewakuację (przeniesienie w bezpieczne miejsce, zgodnie z kierunkiem migracji).

Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w związku z realizacją inwestycji zajdzie konieczność usunięcia krzewów, na które inwestor winien uzyskać stosowne zezwolenie na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2016 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.).

Jak wskazano w przedłożonej dokumentacji – z uwagi na skalę przedsięwzięcia w postaci istniejącego obiektu mostowego w ciągu drogi publicznej bez wytyczania nowego przebiegu, nie przewiduje się zmiany warunków klimatycznych oraz negatywnego wpływu na klimat. Stwierdzono, że planowane prace w sposób nieznaczący wpłyną na zmniejszenie powierzchni sekwencyjnej dwutlenku węgla, nieodczuwalne w skali klimatu regionu czy mikroklimatu lokalnego. Ponadto inwestor wskazał, że zniszczone tereny zielone (zadarnione) zostaną odtworzone poprzez obsianie mieszkankami traw. Ponadto stwierdzono brak potencjalnej możliwości, aby zmiany klimatyczne obserwowane w otoczeniu terenu inwestycji i w ujęciu całego kraju oddziaływały w sposób negatywny w fazie realizacji na planowaną inwestycję. Technologia budowy ciągów komunikacyjnych wraz z elementami infrastruktury jest odpowiednio zaadoptowana do ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Potencjalnym utrudnieniem w pracach przebudowy mostu i fragmentu drogi mogą być jedynie nietypowe zjawiska atmosferyczne jak: gwałtowne burze, trąby powietrzne czy powodzie opadowe.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się pogorszenia, negatywnego wpływu na klimat. Most i fragment ciągu komunikacyjnego będzie pełnił identyczną funkcję, jak w stanie istniejącym, a planowana poprawa parametrów technicznych przyczyni się do sprawniejszego przepływu wód wezbranych rzeki oraz poprawę płynności ruchu, co przełoży się na poprawę mikroklimatu lokalnego pod względem hałasu oraz zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady związane z remontem i przebudową drogi, gruz betonowy, a także gleba i ziemia oraz odpady opakowaniowe. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady związane z utrzymaniem czystości drogi. Wszystkie odpady powstające w wyniku prac budowlanych (w tym prac rozbiórkowych) powinny być ewidencjonowane. Wytwórca odpadów (wykonawca robót) zobowiązany jest do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np. technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie.

Powstające na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zapleczech sanitarnych odpady, powinny podlegać selektywnej zbiórce. W sytuacji, gdy procesy technologiczne lub organizacyjne będą wymagały okresowego gromadzenia odpadów, mogą one podlegać magazynowaniu, na terenie, do którego posiadacz odpadów (wytwórca lub podmiot, któremu przekazano obowiązek gospodarowania odpadami) posiada tytuł prawny. Niedopuszczalne jest magazynowanie odpadów w rejonie rzeki Białki lub innych cieków lub rowów. Szczególnie zasady obowiązują w odniesieniu do odpadów niebezpiecznych. Muszą one być gromadzone selektywnie, zabezpieczone i przekazane specjalistycznym firmom, uprawnionym do ich unieszkodliwiania.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikające z emisji,

Realizacja przedsięwzięcia jak podaje inwestor – wiązała się będzie z lokalnym oddziaływaniem zamykającym się praktycznie w granicach własności, do której inwestor posiada tytuł prawny. Nie przewiduje się bezpośredniego zagrożenia dla zdrowia ludzi wynikającego z emisji.

2). Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego -uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek,

W okolicy omawianego mostu płynie rzeka Białka (Bielkowa, Bielikowa) - będącą prawym dopływem Krówki - w linii prostej w uregulowanym korycie, co powoduje spokojny jej przepływ, średnio głębokim (do 1m poniżej zalewów). Brzegi rzeki są porośnięte trawami i rzadkimi krzewami o średniej wielkości. Zarówno przy niskich stanach wód, jaki przy większych nurt rzeki jest spokojny. Tereny wokół mostu to głównie łąki i użytki zielone, najbliższa zabudowa zagrodowa znajduje się około 250 m.

Obszary wodno-błotne w pobliżu planowanego przedsięwzięcia nie występują.

b) obszary wybrzeży i środowiska morskie,

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim.

c) obszary górskie lub leśne,

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest poza obszarami góorskimi, a bezpośrednim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują lasy.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach Obszar Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór”, na którego terenie obowiązują zapisy uchwały Nr XII/184/2015 Sejmiku Województwa Lubelskiego z dnia 27 listopada 2015r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu „Kozi Bór” (Lubel. 2015 r., poz. 5157). Planowane zamierzenie inwestycyjne nie narusza zakazów obowiązujących na terenie przedmiotowej formy ochrony przyrody.

Ponadto teren planowanego przedsięwzięcia według opracowania Instytutu Badań Ssaków PAN w Białowieży (2012 r.), położony jest w obrębie korytarza ekologicznego: „KPdC-3B Północna Lubelszczyzna”. Z uwagi na fakt, iż przebudowa dotyczy mostu w istniejącym ciągu komunikacyjnym nie przewiduje się zwiększenia poziomu oddziaływania inwestycji.

Teren inwestycji leży poza obszarami Natura 2000. Przedmiotowa inwestycja nie spowoduje trwałego uszczuplenia lub fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których wyznaczone zostały obszary europejskiej ekologicznej sieci Natura 2000, a także innego rodzaju zakłóceń w funkcjonowaniu tej sieci. Zakres prac nie wpłynie negatywnie na zachowanie integralności obszarów ani spójności sieci ekologicznej. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia, jak i sama eksploatacja nie spowodują zjawisk w środowisku przyrodniczym, które mogłyby wywrzeć znaczące oddziaływanie na obszary Natura 2000 oraz pozostałe obszary chronione.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Na terenie objętym inwestycją nie występują przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do stanu istniejącego.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej. W rejonie projektowanego przedsięwzięcia nie występują elementy krajobrazu mające znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Jednakże - zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2014 r., poz. 1446 z późn. zm.) - odkryte w trakcie prac ziemnych przedmioty posiadające cechy zabytku podlegają ochronie prawnej. Inwestor zobowiązany jest do wstrzymania wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, odpowiedniego zabezpieczenia miejsca i niezwłocznego powiadomienia stosownych służb konserwatorskich.

h) gęstość zaludnienia,

Teren planowanej inwestycji nie jest położony w obszarze dużej gęstości zaludnienia. Średnia gęstość zaludnienia na terenie gminy Kurów wynosi 82 osoby/km².

i) obszary przylegające do jezior,

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze przylegającym do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

W rejonie planowanej inwestycji nie występują uzdrowiska lub obszary ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 406 — „Niecka Lubelska. Lublin”. Został on utworzony dla ochrony wód podziemnych związanych z użytkowym poziomem wód podziemnych. Wody te występują w węglanowych i węglanowo -krzemionkowych utworach kredy górnej.

Zgodnie z podziałem dokonany w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły - Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym kodem PLGW200088. Stan ilościowy i chemiczny JCWP oceniono jako dobry. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy.

W świetle ustaleń „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przedsięwzięcie usytuowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200023239249 - *Białka*. Scalona część wód SWO109 regionu wodnego Środkowej Wisły. Odcinek posiada status: naturalna część wód, typ: (23) potoki i strumienie na obszarach będących pod wpływem procesów torfotwórczych. Ocena stanu JCWP - zły. Osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych oceniono jako niezagrożone. Wyniki monitoringu przeprowadzonego przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie (Ocena stanu jednolitych części wód powierzchniowych badanych w latach 2010-2015) - ocena stanu JCWP: stan dobry. Charakter planowanych prac oraz rodzaj zabezpieczeń, jakie zostaną zastosowane na etapie realizacji i eksploatacji pozwoliła na stwierdzenie, w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, że działania zamierzone w ramach modernizacji — przebudowy oczyszczalni nie wpłyną negatywnie na spełnienie celów środowiskowych dla jednolitych wód podziemnych i powierzchniowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

3). Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy „oś” wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Teren planowanej inwestycji nie jest położony w obszarze dużej gęstości zaludnienia. Najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości około 250 m w kierunku południowo-wschodnim.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji i lokalizację w odległości ponad 100 km od granicy państwa, nie będzie ono źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji będą krótkotrwałe i odwracalne. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w okresie eksploatacji inwestycja nie będzie powodować przekroczeń standardów jakości powietrza, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na środowisko związanego z emisją odpadów, nie będzie ono źródłem o istotnym oddziaływaniu na klimat akustyczny.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia potwierdzają, że oddziaływania wystąpią na etapie realizacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji. Przedsięwzięcie ma na celu zmniejszenie oddziaływania na środowisko poprzez budowę nowej nawierzchni. Poprawa parametrów mostu usprawni płynność ruchu i może przyczynić się do zmniejszenia emisji substancji do powietrza.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

Prace wykonywane w trakcie realizacji inwestycji nie będą miały znaczącego i długoterminowego oddziaływania na środowisko naturalne. W trakcie trwania robót budowlanych

mogą występować okresowe przekroczenia norm hałasu oraz krótkotrwałe zwiększenia emisji spalin związane z pracą sprzętu budowlanego. Przekroczenia te będą mieć charakter krótkotrwały i ustaną po zakończeniu prac budowlanych.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia -w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Jak podaje inwestor w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia mieścić się będzie w granicach jego władania terenem, co wskazuje na brak możliwości wystąpienia oddziaływań związanych z innymi przedsięwzięciami.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

Planowane przedsięwzięcie zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko. Zaplanowana przez inwestora organizacja i technologia robót budowlanych oraz jakość przewidzianych do wykorzystania materiałów maksymalnie ograniczają prognozowane oddziaływanie na środowisko.

Poprawa stanu technicznego obiektu mostowego i lepsza nawierzchnia sprawią, iż hałas i wibracje w najbliższej perspektywie czasowej obniżą się w porównaniu ze stanem obecnym.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, uwzględniając wniosek strony oraz fakt, iż zamierzone przedsięwzięcie nie spowoduje zmiany standardów jakości środowiska orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 z późn. zm.).
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o oś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia 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 ust. 3, 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, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przepis art. 155 Kodeksu postępowania administracyjnego stosuje się odpowiednio, z zastrzeżeniem, że zgodę wyraża wyłącznie strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na którego została przeniesiona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Lublinie wniesione za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



Załącznik do decyzji:

Nr 1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia;

Z up. WÓJTA

Marek Muszyński
Z-ca Wójta

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Puławach ul. Składowa 1A, 24-100 Puławy (inwestor)
2. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 k.p.a.
 - tablica ogłoszeń: Urzędu Gminy Kurów ul. Lubelska 35, 24-170 Kurów
 - sołtys sołectwa: Kłoda
 - BIP Gminy Kurów – <http://bip.kurow.eu>
3. OŚ a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Puławach
Al. Królewska 19, 24 – 100 Puławy
2. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie
Wydział Spraw Terenowych V
ul. Lubelska 4a, 24 – 120 Kazimierz Dolny

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Charakterystyka przedsięwzięcia – stanowi załącznik do decyzji zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz.1405 z późn. zm.).

Przedmiotem niniejszego opisu jest budowa obiektu mostowego, stanowiącego przeprawę mostową dla istniejącej drogi powiatowej Nr 1514L Michów – Kurów w miejscowości Kłoda.

Teren przedsięwzięcia objęty jest miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z ustaleniami planu ciąg drogi wraz z przebudowywanym mostem oznaczony został symbolem 22303 –droga powiatowa klasy G.

Projekt przewiduje całkowitą przebudowę istniejącego mostu mającą na celu poprawę warunków ruchu na drodze z dostosowaniem do obowiązujących wymogów prawa. Przebudowa polega na rozbiórce dotychczasowej konstrukcji przęseł wraz z podporami, a w miejsce istniejącego mostu wybudowanie nowego o parametrach użytkowych odpowiadającym nowoprojektowanym obiektom usytuowanych w ciągu dróg powiatowych o klasie G i kategorii ruchu KR2.

Proces przebudowy będzie wykonywany przy całkowitym wyłączeniu istniejącego mostu, a ruch pojazdów i pieszych będzie się odbywał czasowo wyznaczoną drogą objazdową.

Most jest usytuowany poza terenem zabudowanym, poza centrum miejscowości Kłoda na trasie drogi powiatowej Nr 1514L Michów – Kurów. Po moście jeżdżą pojazdy o niekontrolowanej masie. Obiekt jest w złym stanie technicznym, nie jest wyposażony w chodniki dla ruchu pieszego a jego wyposażenie nie spełnia obecnie obowiązujących norm i standardów bezpieczeństwa. Obiekt mostowy pokonuje przeszkodę wodną, jest to rzeka Białka (Syrocanka), płynącą spokojnym nurtem. Most wybudowany został w 1957r.

Most nie odpowiada obecnie obowiązującym wymogom technicznym i eksploatacyjnym, jakie są stawiane tego typu obiektom. Obiekt wymaga przebudowy lub kapitalnego remontu i wyposażenia w urządzenia techniczne, zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego i ruchu pieszego.

Przedmiotowy most jest obiektem żelbetowym, swobodnie podpartym, jednoprzęsłowym o przyczółkach masywnych posadowionych w gruncie na palach drewnianych. Ustrój niosący żelbetowy, płytowy. Rozpiętość teoretyczna mostu - 8,75 m w osiach podparcia mostu, światło poziome - 8,15 m. Całkowita długość obiektu wynosi 16,35 m. Szerokość całkowita mostu- 11,16 m, chodniki - brak. Oś obiektu mostowego krzyżuje się z przeszkodą wodną pod kątem 90°. W kierunku podłużnym niweleta na moście przebiega w spadku ok. 0,4% w kierunku Michowa. Nawierzchnia na moście posiada spadek poprzeczny – daszkowy o wartości ok. 2,0%. Niektóre elementy betonowe mostu oraz wyposażenie uległy uszkodzeniu lub zostały uszkodzone. Nie powoduje to jednak awarii obiektu, most nadal jest użytkowany i jego stan nie zagraża bezpieczeństwu dla ruchu drogowego.

Droga powiatowej Nr 1514L, na odcinku, na którym położony jest przebudowywany most, posiada przekrój szlakowy o szerokości jezdni na moście 7.50 m (przed i za mostem 5.50 m) z obustronnymi poboczeniami gruntowymi po ok. 1.00 ÷ 1.50 m. Klasa drogi „G”. Niweleta drogi ukształtowana łuku pionowym wypukłym, z maksimum zlokalizowanym w obrębie mostu.

Występuje tu intensywny ruch pojazdów samochodowych. To wiąże się z wymogami technicznymi, stawianymi dla drogi i dla obiektów położonych na niej.

W okolicy omawianego mostu rzeka Białka płynie wzdłuż niecki terenowej, w korycie lekko zakrzywionym co powoduje spokojny jej przepływ, średnio głębokim (do 1m poniżej zalewów). Brzegi rzeki są porośnięte trawami i rzadkimi krzewami o średniej wielkości. Zarówno przy niskich stanach wód jak i przy większych nurt rzeki jest spokojny.

Zakres inwestycji obejmuje:

- rozbiórkę istniejącego mostu przez rzekę Białkę w km 15+997,00 drogi powiatowej nr 1514L;
- budowę nowego mostu w miejscu rozebranego obiektu;

- rozebranie istniejących przepustów w ciągu drogi powiatowej nr 1514L;
- budowę nowego przepustu w miejscu rozebranego;
- korektę dojazdów do obiektu mostowego i przepustów;
- regulację koryta rzeki w rejonie nowego mostu, wraz z umocnieniem brzegów;
- inne roboty uzupełniające i porządkowe.

Nowy obiekt mostowy projektowany (sprawdzany) na obciążenie klasy A wg PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia.” Posadowienie obiektu mostowego bezpośrednio w gruncie.

Budowa nowego obiektu mostowego powoduje zmianę istniejącego światła mostu, powiększenie go. Most istniejący posiada światło poziome 8,15 m. Planowana nowa konstrukcja mostu z o ustroju niosącym z prefabrykowanych belek strunobetonowych typ „Kujan” NG o długości 18 m, będzie miała światło poziome 16,70 m. Ponad to, budowa nowego obiektu nie powoduje zmiany przebiegu koryta rzeki. Budowa obiektu mostowego, jej zakres, odbywa się w obrębie obecnie zajmowanego przez obiekt terenu i nie narusza terenów sąsiadujących.

Parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego.

- klasa obciążenia „A” wg normy PN-85/S-10030; pojazd dopuszczony do ruchu po obiekcie 50 t;

Długość i rozpiętość obiektu mostowego.

- światło poziome 16,70 m
- światło pionowe (na wlocie) 3,00 m
- rzędna dna pod mostem na wlocie 143,77 m n.p.m.
- spadek dna pod mostem 0,2 %
- rzędna spodu konstrukcji pod mostem (w kluczy sklepienia) 146,77 m n.p.m.
- rzędna niwelety drogi nad obiektem 147,75 m n.p.m.
- szerokość korony drogi przed i za obiektem 12,90 m

Projektowany przekrój.

- szerokość jezdni: $2 \times 3,50 = 7,00$ m,
- szerokość chodników: $1 \times 2,00$ m,
- barieroporęcz $2 \times 0,70$ m,
- opaska bezpieczeństwa $1 \times 0,50$ m,

Razem szerokość mostu 10,90 m

Powierzchnia inwestycji:

- istniejący most drogowy $300,0 \text{ m}^2$,
- dojazdy wraz z pobocznymi $9\,200,0 \text{ m}^2$,
- całkowita powierzchnia inwestycji $\sim 9\,500,0 \text{ m}^2$.

Inwestycja zlokalizowana będzie w pasie drogowym, tereny poza pasem drogowym będą pozyskane na rzecz Skarbu Państwa bądź objęte użytkowaniem czasowym pod most objazdowy.

Zakres prac rozbiórkowych obejmuje:

- rozbiórkę balustrad na moście,
- rozbiórkę nawierzchni bitumicznej na moście i dojazdach,
- rozbiórkę żelbetowego ustroju nośnego,
- rozbiórkę podpór mostu,

Prace rozbiórkowe odbywać się będą przy całkowitym zamknięciu odcinka drogi powiatowej nr 1514L. Zakres opracowania dotyczy całkowitej rozbiórki konstrukcji ustroju nośnego oraz rozbiórki podpór. Pod obiektem na czas rozbiórki należy rozpiąć siatkę zabezpieczającą przed dostaniem się gruzu oraz innych zdemontowanych elementów mostu do rzeki.

Rozbiórka obiektu nie będzie wykonana metodą wybuchową.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego lub ręcznie w zakresie następujących branż:

- konstrukcyjnej: budowa obiektu mostowego,
- drogowej: dostosowanie nawierzchni do uzyskania założonej nośności, budowa chodnika,
- sanitarnej: budowę odwodnienia mostu,
- zieleni: wycinka i karczowanie poszyc niskich.

W fazie budowy wykonywane będą roboty ziemne związane z budową drogi objazdowej, roboty montażowe związane z budową tymczasowego obiektu mostowego, roboty rozbiórkowe elementów istniejącego mostu, budowa obiektu mostowego, frezowanie nawierzchni, wykonanie poszerzeń dojazdów do obiektu mostowego, układanie nowej nawierzchni, budowa systemu odwodnienia w obrębie nowego obiektu mostowego, montaż wyposażenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery, balustrady) i oznakowania, prace porządkowe.

W związku z poszerzeniem światła mostu projektuje się wykonanie robót związanych z regulacją koryta rzeki przy obiekcie mostowym i wykonanie umocnień skarp zgodnie z wymogami administratora rzeki. Szacuje się, że roboty budowlane związane z realizacją przedsięwzięcia będą trwać około 5 miesięcy. W tym okresie funkcjonować będzie objazd tymczasowy po drogach publicznych.

Odwodnienie korpusu drogowego przewidziano jako powierzchniowe realizowane za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni, poboczy i samo-oczyszczających się rowów obsianych trawą.

Z up. WÓJTA
Marek Maszyński
Z-ca Wójta

