

RGK.6220.8.2023

Decyzja **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i ust. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ust. 1,2, art 85 ust 1 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. 2023, poz. 1094), § 3 ust. 1 pkt. 62 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775), po rozpatrzeniu wniosku inwestora: Gminy Zaręby Kościelne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na: „**Budowie mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże- Kielce**” na działkach o numerach ewidencyjnych 60, 61, 99, 76, 101/1, 101/2, 100/1, 102/1, 102/2 obręb Świerże-Kielce oraz działki numer ewidencyjny 55, 56/1 Świerże Panki, gmina Zaręby Kościelne,

ustalam

I. nie stwierdzać potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowie mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże- Kielce”

II. określić w decyzji na etapie realizacji i eksploatacji następujące warunki i wymagania planowanego przedsięwzięcia:

- Przed przystąpieniem do jakichkolwiek działań należy dokonać oględzin terenu pod kątem występowania gatunków chronionych i ich siedlisk oraz analizy planowanych prac w kontekście przepisów dotyczących w szczególności dziko występujących zwierząt objętych ochroną gatunkową.
- W trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą.
- Zaplecze budowy (park maszynowy, bazy i miejsca składowania odpadów/materiałów) należy zorganizować na terenie utwardzonym (optymalnie na terenie przekształconym antropogenicznie). Zakazuje się składowania materiałów budowlanych pod konarami drzew przeznaczonych do adaptacji. W fazie realizacji inwestycji maszyny budowlane po zakończeniu prac przetrzymywać poza obrębem koryta cieku.
- Bezpośrednio przed rozpoczęciem robót oraz w trakcie prowadzenia prac budowlanych prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy
- Umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki, zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją.

- Podczas prowadzenia prac należy zabezpieczyć wykopy w sposób uniemożliwiający wpadanie do nich zwierząt.
- W okresie migracji płazów zabezpieczyć teren inwestycji przed ich wtargnięciem np. poprzez budowę płotków i kierować strumień migracji płazów poza teren inwestycji.
- Usuwanie drzew i krzewów ograniczyć do minimum oraz przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. z wyłączeniem okresu od 1 marca do 15 września) lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym, po wcześniejszej opinii ornitologicznej o braku lęgów.
- Prace budowlane w obrębie koryta rzeki prowadzić etapowo, nie dopuszczając do całkowitego zmętnienia wody, utrzymać nienaruszalny przepływ.
- Po zakończeniu prac budowlanych teren uporządkować i zrekultywować, teren przeznaczony pod powierzchnię biologicznie czynną obsiać mieszanką traw właściwych siedliskowo na analizowanym terenie.
- Prace związane z budową mostu prowadzić w sposób niezakłócający przepływu miarodajnego wody.
- Na etapie realizacji inwestycji oszczędnie korzystać z terenu w sposób zapewniający ochronę środowiska wodno- gruntowego w szczególności przed wyciekami substancji ropopochodnych. Należy zorganizować zaplecze, utwardzić wszystkie miejsca postoju maszyn.
- Teren inwestycji wyposażać w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków.

III. Ustalić, że Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do niniejszej decyzji.

IV. Realizować planowaną inwestycję zgodnie z założeniami w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

W dniu 18.09.2023 r. do Wójta Gminy Zaręby Kościelne wpłynął wniosek złożony przez podmiot planujący realizację inwestycji Gminę Zaręby Kościelne o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: "Budowie mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże- Kiełcze" zlokalizowany na działkach o nr ewidencyjnych 60, 61, 99, 76, 101/1, 101/2, 100/1, 102/1, 102/2 w obrębie Świerże – Kiełcze oraz na działkach nr 55, 56/1 w obrębie Świerże – Panki.

Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt. 62 tj. drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty, mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznej i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy o oś dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dla analizowanego przedsięwzięcia, ze względu na jego kwalifikację i lokalizację

– organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt gminy Zaręby Kościelne. Stosownie do art. 64 ust. 1 ustawy o oś Wójt Gminy Zaręby Kościelne wystąpił o uzgodnienie z następującymi organami: Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim oraz z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Ostrowi Mazowieckiej. Tutejszy organ obwieszczeniem z dnia 18.09.2023r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków (obwieszczenie zostało zamieszczone na stronie internetowej i tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Zarębach Kościelnych oraz w pobliżu miejsca realizacji przedsięwzięcia). Uwagi i wnioski nie wpłynęły.

Zgodnie ze złożoną Kartą informacyjną przedsięwzięcia inwestycja polega na budowie nowego mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże-Kiełcze. Most przekraczał będzie rzekę Brok i drogami dojazdowymi połączy drogę gminną nr 261121W relacji Świerże Panki – Świerże Kończany z drogą powiatową nr 2613W Zaręby Kościelne - Andrzejewo.

Projektowany most wraz z drogami dojazdowymi jest obiektem nowym i ma na celu skrócenie dojazdu mieszkańców wsi położonych od wschodniej strony rzeki Brok do miejscowości gminnych. Poprawi komunikację w regionie. Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Obecnie teren objęty inwestycją jest wolny od zabudowy i zagospodarowany rolniczo jako pastwiska i łąki.

Wójt Gminy Zaręby Kościelne pismem znak: RGK.6220.8.2023, działając zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy o oś, wystąpił do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, do Państwowego Inspektora Sanitarnego w Ostrowi Mazowieckiej oraz do PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim z wnioskiem w sprawie zasięgnięcia opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w/w przedsięwzięcia.

W toku niniejszego postępowania Wójt Gminy Zaręby Kościelne uzyskał:

- opinię **Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarny w Ostrowi Mazowieckiej** pismem znak: ZNS.7040.62.2023.HC z dnia 02.10.2023r. (data wpływu do urzędu – 04.09.2023r.) stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływa na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia,
- postanowienie **Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie** pismem znak: WOOŚ-I.4220.1392.2023.MŚ.2 z dnia 09.11.2023r. (data wpływu do urzędu – 09.11.2023r.) wyrażające opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazującą na konieczność określenia warunków w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- opinię **Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Sokołowie Podlaskim** pismem znak: LU.ZZŚ.2.4901.322.2023.MA z dnia 13.11.2023r. (data wpływu do urzędu – 17.11.2023r.) stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazującą na konieczność określenia warunków i wymagań w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W dniu 20.11.2023r. tutejszy organ obwieszczeniem powiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego i możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, zapewniając stronom czynny udział w postępowaniu, o którym mówi art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.). W wyznaczonym w obwieszczeniu terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski mogące mieć wpływ na treść niniejszej decyzji.

Zakładany proces realizacji obiektu przewiduje następujące fazy:

- geodezyjne wytyczenie obiektu w terenie
- wycinkę kolidującego i stwarzającego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu części zadrzewienia i zakrzaczenia zlokalizowanego w docelowym pasie drogowym,
- wykonanie robót ziemnych w tym humusowanie i korytowanie pod nawierzchnie i wykopy,
- wykonanie ścianek szczelnych wokół projektowanych fundamentów,
- wykonanie wykopów pod podpory obiektu,
- wykonanie fundamentów i korpusów przyczółków wraz ze skrzydłami,
- zasypanie wykopów i wykonanie zasyпки za korpusami,
- montaż konstrukcji stalowej na docelowych podporach,
- wykonanie płyty pomostowej (z pielęgnacją betonu do uzyskania zespolenia),
- wykonanie elementów wyposażenia mostu oraz prace wykończeniowe,
- wykonanie nawierzchni jezdni i chodników na moście,
- wykonanie nasypów,
- wykonanie podbudowy i nawierzchni jezdni i poboczy na dojazdach,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu,
- roboty wykończeniowe w tym humusowanie skarp.

Podporami mostu będą dwa żelbetowe przyczółki o ścianach czołowych grubości 0.75 m utwierdzonych w ławach fundamentowych równoległych do osi rzeki. Pod każdym punktem podparcia pomostu zaprojektowano pogrubienie ścian czołowych o 1.50 m w formie pilastrów. Na górnej części pilastrów w miejscu pod łożyskami przewidziano wykonanie ciosów podłożyskowych o wymiarze w planie 70x70 cm z betonu klasy B50 (C40/50). Równoległe do osi drogi wykonstruowano ściany boczne o grubości 0.5 m podwieszane i utwierdzone w korpusach przyczółka.

W korpusach przyczółków od strony nasypu, na poziomie ok. 1 m poniżej osi niwelety, nastąpi zmiana grubości o 35 cm. Uskok ten stanowi podparcie pod płyty przejściowe o długości 5 m (licząc prostopadle do osi podparcia) i grubości 35cm. Płyty przejściowe należy wykonać z betonu klasy B30 (25/30).

Kotwienie płyt do przyczółka należy zrealizować poprzez wbetonowanie w jego konstrukcję prętów średnicy min. 25 mm w rozstawie co ok. 0.5 m.

Ławy fundamentowe o wymiarach w planie 4.90x12.70 m i grubości 1.05 m, wykonane zostaną w osłonie obwodowych ścianek szczelnych z grodzic stalowych o minimalnym wskaźniku wytrzymałości $W_{x\min}=1200\text{cm}^3/\text{m}$ ze stali S240GP. Ścianki stanowiąc będą zabezpieczenie wykopu podczas realizacji obiektu oraz docelowo będą chronić fundament przed możliwym wypłukiwaniem i rozmywaniem gruntu.

Po wykonaniu wykopu pod konstrukcją nośną ławy należy wykonać warstwę wyrównawczą z betonu podkładowego klasy B15 (C12.5/15) i grubości min. 80 cm.

Ławy fundamentowe oraz korpusy przyczółków wraz ze ścianami bocznymi wykonane zostaną z betonu klasy B35 (C30/37) zbrojonego prętami ze stali AIII-N w odmianie BSt500S.

W celu zabezpieczenia nawierzchni jezdni przed powstawaniem uskoków na stykach ścianka zwirowa – nasyp drogowy, projektuje się monolityczne płyty przejściowe z betonu B30 (C25/30) o wymiarach 5.00x8.80x0.35 m, oparte z jednej strony na wspornikach korpusu i na monolitycznych fundamentach zatopionych w zasypkę po drugiej stronie. Płyty przejściowe betonowane będą na warstwach wyrównawczych z betonu B15 (C12/15) o grubości min. 10 cm.

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia ustrój nośny mostu stanowić będzie jednoprzęsłowa, swobodnie podparta konstrukcja zespolona stalowo-betonowa, utworzona przez pięć stalowych belek blachownicowych ze stali S355 o wysokości $0.991 \div 1.046$ m, zespolonych z żelbetową płytą pomostową z betonu B45 (C35/45) o grubości 22 cm, powiększonej do 32 cm nad pasami górnymi dźwigarów i poprzecznic. Połączenie belek z płytą pomostową realizowane będzie za pośrednictwem sworzni z główką o średnicy 19 mm ze stali S235 J2G3+C450 w liczbie i rozstawie niezbędnym do zapewnienia zespolenia pełnego.

Rozpiętość teoretyczna ustroju nośnego, mierzona po osi drogi, wynosi 25.20 m, a jego całkowita długość – 26.68 m. Kształt ustroju nośnego w kierunku podłużnym dostosowany zostanie do niwelety drogi na obiekcie, przebiegającej w spadku poziomym 0,6%. W przekroju poprzecznym płyta w obrębie jezdni będzie miała kształt daszkowy o spadkach poprzecznych 2%, poza jezdnią – na szerokości chodnika i opaski – ukształtowane zostaną przeciw spadki o nachyleniu 2.5%.

Na płycie pomostu za krawężnikami, pod chodnikami i opaską zaprojektowano żelbetowe kapy o pochyleniu poprzecznym 2,5% z betonu klasy B30 zbrojonych stalą klasy BSt500S. Połączenie kap chodnikowych z płytą pomostową należy wykonać za pomocą kotew talerzowych wbetonowanych w płytę ustroju nośnego. W kapie należy osadzić pręty służące do mocowania krawężników oraz systemowe kotwy barier ochronnych. W celu zniwelowania efektów reologicznych powodujących rysy należy założyć etapowe betonowanie kap chodnikowych.

Krawężniki kamienne o wymiarach 200x180mm układać na ławach z betonu polimerowego. Na połączeniu z nawierzchnią jezdni wzdłuż krawężnika należy ułożyć elastyczną taśmę uszczelniającą. Poza obiektem do końca skrzydeł należy kontynuować krawężniki kamienne o wymiarach 200x230mm na ławie betonowej z oporem. Do końca skrzydeł należy ułożyć je równoległe do nawierzchni jezdni. Szczeliny między krawężnikami powinny być wypełnione kitem trwale plastycznym.

Obiekt zostanie podparty na łożyskach garkowych o nośności obliczeniowej pionowej wynoszącej $2000 \div 3000$ kN. Na każdej z podpór przewidziano po trzy łożyska, z czego jedno znajduje się pod środkowym dźwigarem a pozostałe dwa znajdują się pod dźwigarami skrajnymi. Środkowe łożysko na podporze w osi „A” zaprojektowano jako stałe. W osi podpory „B” łożysko środkowe jest łożyskiem prowadzącym (jednokierunkowo-przesuwne) zapewniającym możliwość przesuwu podłużnego po osi obiektu ± 20 mm. Wszystkie pozostałe łożyska są wielokierunkowo-przesuwne.

Łożyska do spodu konstrukcji mocować za pośrednictwem blach nadłożyskowych o gr. 40 mm spawanych do spodu pasów dolnych dźwigarów lub poprzecznic. Górną powierzchnię blach nadłożyskowych należy fazować i dopasować, tak aby ściśle przylegała do spodu konstrukcji stalowej.

Na połączeniach ustroju nośnego ze ściankami żwirowymi przyczółków zastosowane zostaną szczelne urządzenia dylatacyjne modułowe, zapewniających swobodę przemieszczeń w kierunku podłużnym na poziomie ± 30 mm.

Po przyjęciu konkretnego typu dylatacji Wykonawca dostosuje zakończenie ścianki żwirowej przyczółków i zakończenia konstrukcji przęsła do wymagań Producenta dylatacji. Przesuwu dylatacji ustalono przy założeniu temperatury montażu równej 10°C .

Na moście przewidziano następującą konstrukcję nawierzchni jezdni:

- 4 cm - warstwa ścieralna z SMA
- 5 cm - warstwa wiążąca z asfaltu twardo lanego

Nawierzchnie kap chodnikowych oraz górne powierzchnie skrzydeł wykonać jako poliuretanowo – epoksydowe o grubości 6mm. Należy wykonać je na całej płaszczyźnie łącznie z polami pod blachy podstaw słupków barier i balustrad i wprowadzić na poziomą płaszczyznę krawężników.

Projektuje się konstrukcję nawierzchni jak dla ruchu KR1 – zgodnie z warunkami technicznymi jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Przed przystąpieniem do wykonania nowej nawierzchni jezdni bitumicznej należy podbudowę skropić emulsją kationową średniorozpadową w ilości miń. $0,5 \text{ kg/m}^2$. Warstwę wiążącą przed ułożeniem warstwy ścieralnej należy skropić kationową emulsją szybko rozpadową lub upłynnionym asfaltem szybko odparowywalnym w ilości $0,5 \text{ kg/m}^2$

Na obiekcie zaprojektowano wpusty odwodnieniowe podłączone do kolektora odwodnieniowego o średnicy 250mm GRP z żywic poliestrowych wzmocnianych włóknem szklanym. Woda z kolektora zostanie odprowadzona do studni kanalizacji deszczowej 1200mm zlokalizowanej w gruncie pod płytą pomostu. W linii wpustów deszczowych oraz za krawężnikami należy ułożyć drewny podłużne z HDPE w otulinie z geowłókniny do zebrania wody z poziomu izolacji wodoszczelnej. Dodatkowo na końcach płyty pomostu przy dylatacjach wykonać należy drewny poprzeczne. Drewny poprzeczne w rozstawie co $\sim 1,0\text{m}$ zaprojektowano także pomiędzy drenem podłużnym w linii wpustów deszczowych i drenem podłużnym za krawężnikiem. Do odprowadzenia wody z drenów zastosowano sączki z HDPE podłączone do kolektora odwodnieniowego.

Wody opadowe przesączające się przez nawierzchnię i spływające na płyty przejściowe zostaną zebrane rurą drenażową i wyprowadzone na umocnione kostką betonową – dyble Typ DC-15 i Dp-15, stożki. Dren ten należy wykonać z rur HDPE 100mm karbowanych perforowanych z filtrem z włókna polipropylenowego.

Zasyпка przyczółków wykonana zostanie z gruntu przepuszczalnego, niewysadzinowego, możliwie jednorodnego (piasek średni lub gruby). W trakcie budowy zasyпка powinna być układana równomiernie i równocześnie z obu stron, warstwami o grubości ok. 20 cm.

W związku z koniecznością zapewnienia dostępu służbom utrzymaniowym do obiektu i jego elementów, na stożkach nasypowych przewidziano wykonanie schodów skarpowych o szerokości 0.80 m, usytuowanych prostopadle do osi drogi. Przy schodach, po prawej stronie schodzącego, wykonane zostaną poręcze z dwoma dodatkowymi przeciągami z rur stalowych ocynkowanych. Wszystkie pozostałe elementy stalowe takie jak kotwy i wsporniki stalowe należy zabezpieczyć przez metalizację ogniową o grubości warstwy min. 45 m. Zastosowane systemy zabezpieczeń antykorozyjnych winny posiadać Aprobaty Techniczne IBDiM. Wszystkie odkryte powierzchnie betonowe podpór i skrzydeł powyżej zabezpieczenia z emulsji bitumicznej oraz spód ustroju nośnego pomostu należy zabezpieczyć poprzez hydrofobizację.

Górną powierzchnię ustroju nośnego oraz płyt przejściowych zabezpiecza się izolacją z papy termozgrzewalnej o gr. 1 cm, przy czym na płytach przejściowych izolacja będzie dodatkowo zabezpieczona warstwą ochronną z betonu klasy B15 (C12/15) o gr. 5 cm (od strony podbudowy nawierzchni drogowej).

Pionowe powierzchnie korpusów przyczółka i skrzydeł od strony nasypu należy zabezpieczyć papą termozgrzewalną o gr 0,5cm. Pozostałe zasypywane powierzchnie betonowe podpór do wysokości 20cm powyżej powierzchni styku z gruntem zostaną zabezpieczone powłokami bitumicznymi typu R+2P nakładanymi na zimno.

Woda z poziomu płyty przejściowej będzie odbierana drenami z rur HDPE karbowanych i perforowanych o średnicy 100mm i zostanie wyprowadzona na powierzchnię umocnionych skarp nasypu.

Na obiekcie przewidziano zamontowanie znaków wysokościowych (reperów) w następujących miejscach:

- na ustroju nośnym w osi podparcia na przyczółkach po obu stronach obiektu – 2 szt.
- na ustroju nośnym w środku rozpiętości przęsła po obu stronach obiektu – 2 szt.
- na ścianach przyczółków – nie mniej niż 4 szt. na każdej z podpór

Przy obiekcie należy również wykonać wodowskaz - urządzenie umożliwiające wykonywanie pomiarów stanów wody w rzece Brok.

Bezpieczeństwo użytkowania obiektu przez poruszające się po nim pojazdy zapewnione będzie poprzez zastosowanie barier ochronnych. Służą one będą również rozdzieleniu ruchu kołowego i pieszo-rowerowego. Dla zabezpieczenia pieszych oraz rowerzystów przed upadkiem z wysokości, na zewnętrznych krawędziach mostu zastosowane będą balustrady.

Za obiektem na odcinkach dojazdów zbudowanych w nasypie powyżej terenu większym jak 1,0 m zastosowane zostaną bariery ochronne zapobiegające wślizgnięciu pojazdu na barierę i wyjechania pojazdu poza tył bariery. Zejście z obiektu na poziom terenu umożliwiać będą zaprojektowane po obu stronach schody skarpowe dla obsługi.

Zgodnie z §6 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) drogę sytuuje się w pasie drogowym tak, aby uwzględnić potrzebę ochrony drogi i jej użytkowników oraz terenów przyległych do pasa drogowego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem. Szerokość pasa drogowego powinna zapewniać możliwość umieszczenia w nim wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych. Dla projektowanej drogi dojazdowej do projektowanego mostu przyjęto parametry techniczne jak dla klasy „D” i dla takich parametrów technicznych wydzielony zostanie pas drogowy.

Długość odcinka projektowanej drogi wynosi 317,56 mb. Most usytuowany zostanie w km 0+191,60 nowo projektowanego prostego odcinka drogi. Po zakończeniu robót budowlanych zieleń w granicach pasa drogowego zostanie odtworzona poprzez humusowanie i obsianie nasionami traw.

Inwestycja wykonana będzie w technologii tradycyjnej dla robót mostowych i drogowych. Przewiduje się wykonanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni możliwie w maksymalnym stopniu z wykorzystaniem materiałów miejscowych i naturalnych. Do wykonania inwestycji na budowę dostarczane będą w większości wyroby gotowe poza nielicznymi, które ze względów technologicznych wykonane będą na budowie. Roboty wykonywane będą typowym dla robót mostowych i drogowych sprzętem jak żurawie i dźwigi samochodowe, koparki, równiarki, walce, zagęszczarki, betoniarki, układarki mas bitumicznych, samochody ciężarowe. Taka powszechnie stosowana technologia sprawi, iż uciążliwości dla środowiska mogą wystąpić jedynie na etapie wykonywania robót.

Roboty prowadzone będą w terenie wygradzonym i oznakowanym jako plac budowy. Dostarczane na budowę materiały będą sukcesywnie wbudowywane jak beton konstrukcyjny dostarczany betonowozami, prefabrykowana konstrukcja stalowa mostu, kruszywa na podbudowę i masa bitumiczna wbudowywana „na gorąco” Materiały do budowy pozostałych elementów mostu i drogi

jak elementy bezpieczeństwa ruchu stanowią wyroby gotowe i prefabrykaty, które wbudowywane będą bezpośrednio po dostarczeniu.

W związku z organizacją zaplecza budowy należy :

- zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarami podmokłymi. Należy uszczelnić teren zaplecza budowy, w tym bazy transportowe. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy wytyczone zostaną w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.
- w przypadku wykonywania robót instalacyjnych w strefie korzeniowej roślinności, prace te wykonywane będą poza okresem wegetacji roślin, tj. w okresie od późnej jesieni do wczesnej wiosny).

Przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenie korytarzy ekologicznych i w żaden sposób nie oddziałują na korytarze ekologiczne zlokalizowane w sąsiedztwie. Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami chronionymi. Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia najbliższej projektowanej drogi położone są obszary chronione dla których ochrona wynika z dyrektywy ptasiej: PLB140001 Dolina Dolnego Bugu - odległość ok. 9,8 km, PLH 140011 Ostoja Nadbużańska – odległość ok. 9,8 oraz w odległość ok. 9,5 m planowanego przedsięwzięcie znajduje się Nadbużański Park Krajobrazowy. Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko oraz jego komponenty będzie znikome, gdyż nie spowoduje ono fizycznych zmian na danym terenie – nie zmieni jego warunków topograficznych ani hydrologicznych. Podczas fazy budowy, likwidacji czy eksploatacji nie będą wykorzystywane naturalne zasoby środowiska a zwłaszcza te nieodnawialne bądź ograniczone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wykorzystania, zagospodarowania jak również wytwarzania substancji czy materiałów, które w jakikolwiek sposób mogłyby zaszkodzić środowisku oraz jego elementom.

Planowane przedsięwzięcie pod względem hydrograficznym zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r. poz. 300).

Przewidziany do budowy obiekt mostowy wraz z drogami dojazdowymi nie będzie oddziaływać transgranicznie, gdyż jego lokalizacja jest bardzo oddalona (ponad 100 km) od najbliższej wschodniej granic państwa. Spływ wód z regionu następuje w kierunku centrum kraju jako zlewnia Wisły. Natomiast oddziaływanie hałasu i emisji spalin nie będzie po wykonaniu przebudowy przekraczać w sposób nienormatywny granic pasa drogowego. Ustawa o drogach publicznych w art. 4 w pkt. 26 podaje definicję transeuropejskiej sieci drogowej. W myśl tego przepisu jest to sieć drogowa określona w decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 661/2010/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 204 z 05.08.2010, str. 1), Artykuł 9 decyzji PE określa charakterystykę sieci która obejmuje autostrady i drogi o wysokiej jakości, istniejące, nowe lub wymagające dostosowania, które:

- odgrywają ważną rolę w ruchu dalekobieżnym; lub
- omijają główne aglomeracje miejskie na trasach identyfikowanych w sieci; lub
- zapewniają wzajemne połączenie z innymi formami transportu; lub łączą regiony bez dostępu do

morza i peryferyjne z centralnymi regionami Unii.
planowana inwestycja nie należy to opisanej sieci.

Główne zaplecze socjalne stanowić będzie siedziba firmy realizującej przedsięwzięcie skąd pracownicy dowożeni będą na budowę. W przypadku firmy mającej siedzibę znacznie oddaloną od miejsca robót do dyspozycji pracowników przewiduje się tymczasowy specjalistyczny barak. Na budowie przewiduje się zastosowanie toalet tymczasowych typu „TOY TOY” z obsługą specjalistycznej firmy.

W pobliżu planowanej inwestycji nie występują przedsięwzięcia zarówno zrealizowane jak i realizowane, które mogą kumulować się z oddziaływaniami pochodzącymi od planowanego przedsięwzięcia. Tym samym nie ma podstaw do określania takiego oddziaływania.

Ryzyko wystąpienia katastrofy istnieje, gdyż charakteryzuje je nieprzewidywalność, możliwość wystąpienia jest niezależna od przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie nie spowoduje zwiększenia ilości zanieczyszczeń w stosunku do stanu obecnego poza okresem wykonywania przedsięwzięcia. W zakresie przedsięwzięcia nie występują prace rozbiórkowe mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

W aspekcie lokalizacji inwestycji w kontekście przeciwdziałania głównemu problemowi, jakim określono „niski potencjał rozwoju społeczno – gospodarczego regionu” należy stwierdzić, że projektowany układ komunikacyjny w tym rejonie gminy, którego dotyczy projekt jest dobrym rozwiązaniem i nie ma możliwości logicznego stworzenia lepszego alternatywnego usytuowania mostu i przebiegu rozpatrywanej drogi jak projektowany. Przyjęty Wariant I jest najlepszym z możliwych do realizacji z uwagi na jego stan, lokalizację i znaczenie dla układu transportowego rejonu. Biorąc pod uwagę potrzeby mieszkańców jak też z punktu widzenia ochrony środowiska, wariant ten jest rozwiązaniem najmniej ingerującym w elementy przyrodnicze, w przeciwieństwie do innych rozpatrywanych lokalizacji. Skalę i zakres przedmiotowego projektu wybrano na podstawie analizy potrzeb, co do funkcjonowania projektowanego układu drogowego oraz prognoz wielkości i struktury przyszłego natężenia ruchu a także aspektów związanych z ochroną środowiska. Parametry techniczne obiektu mostowego i geometryczne drogi determinuje także obecne zagospodarowanie terenu jak i potrzeby mieszkańców i użytkowników.

Organ, wypełniając zapisy art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy ooś w zakresie wymagań odnoszących się do wymogu uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie, w sytuacji gdy nie przeprowadzono oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dokonał analiz, jak wyżej wykazano.

Reasumując powyższe oraz analizą danych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na środowisko. Przy projektowanej inwestycji realizować założenia wpisane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Ostrołęce za pośrednictwem organu wydającego decyzję, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

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

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

WOJTA
mgr Urszula Wołosiewicz

Otrzymują:

1. Strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś, poprzez obwieszczenie w BIP i tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy oraz tablicy ogłoszeń sołtysa wsi.
2. A/a

Do wiadomości:

- organy opiniujące

Decyzja niniejsza uprawomocniła się
w dniu 11.01.2024r.
Zaręby Kościelne, dnia 11.01.2024r.

Z up. WÓJTA
Antoni Nionaltowski
KIEROWNIK
Referatu Inwestycji, Rolnictwa,
Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Charakterystyka przedsięwzięcia

pn. "Budowa mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże - Kielcze" na działkach o numerach ewidencyjnych 60, 61, 99, 76, 101/1, 101/2, 100/1, 102/1, 102/2 obręb Świerże- Kielcze oraz na działkach nr 55, 56/1 obręb Świerże- Panki, gmina Zaręby Kościelne.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie mostu wraz z drogami dojazdowymi w miejscowości Świerże – Kielcze. Projektowany most wraz z drogami dojazdowymi jest obiektem nowym. Długość odcinka projektowanej drogi łączącej i będącej jednocześnie dojazdami do mostu wynosi 317,56 mb. Most usytuowany zostanie w km 0+191,60 nowoprojektowanego odcinka drogi łączącej drogę gminną nr 261121W Świerże Panki – Świerże Kończany z drogą powiatową nr 2613W Zaręby Kościelne- Andrzejewo. Zadaniem mostu jest przeprowadzenie jedno jezdniowej drogi ponad korytem rzeki Brok w km rzeki około 0+037,30. Grunty, na których realizowana będzie inwestycja stanowią pas drogowy. Inwestycja zlokalizowana jest na terenie administracyjnym powiatu ostrowskiego, gmina Zaręby Kościelne, województwo mazowieckie. Inwestycja zlokalizowana będzie w obrębie Świerże- Kielcze działki nr 60, 61, 99, 76, 101/1, 101/2, 100/1, 102/1, 102/2 oraz Świerże- Panki działki nr 55, 56/1. Teren jest zagospodarowany rolniczo. Dla projektowanej drogi dojazdowej do projektowanego mostu przyjęto parametry techniczne jak dla klasy „D” i dla takich parametrów technicznych wydzielony zostanie pas drogowy. Ustrój nośny obiektu mostowego stanowić będzie jednoprzęsłowa, swobodnie podparta konstrukcja zespolona stalowo betonowa, oparta za pośrednictwem łożysk na na dwóch żelbetonowych przyczółkach posadowionych bezpośrednio. Ławy fundamentowe przyczółków zostaną zabezpieczone przed rozmywaniem obwodowymi ściankami szczelnymi z grodzic stalowych. Parametry techniczno- eksploatacyjne mostu: długość całkowita obiektu 37,10 m, rozpiętość teoretyczna przęsła 25,20 m, szerokość całkowita 10,50 m, wyniesienie spodu konstrukcji ponad poziom wody miarodajnej ($p=0,50\%$) $>2,3$ m, kąt skrzyżowania 90° , klasa drogi D, klasa obciążenia „A”.

Przekrój poprzeczny:

- jezdnia $2 \times 2,75 = 5,50\text{m}$
- pasy bezpieczeństwa $2 \times 0,50 = 1,00\text{m}$
- opaski $1 \times 0,90 = 0,90\text{m}$
- chodniki dla pieszych $1 \times 3,10 = 3,10$
- bariery ochronne barieroporęcz $2 \times 0,40 = 0,80\text{m}$
- poręcze i gzymsy $2 \times 0,20 = 0,40$

Drogi na dojazdach:

- klasa techniczna drogi D

- prędkość projektowa 40 km/h
- długość projektowanego odcinka 317,56mb
- obciążenie nawierzchni 115 kN/oś
- ruch KR1
- przekrój jednojezdniowy dwukierunkowy 1x2 o parametrach: szerokość pasa ruchu 2,5m, obustronne pobocza o szerokości po 1,0m, korona drogi 7,0m
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadek poprzeczny poboczy 6%
- nachylenie skarp 1:1(1,5)
- skrajnia pionowa - 4,60 m

Teren planowanej inwestycji nie posiada planu zagospodarowania przestrzennego bądź studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i/lub innych dokumentów opisujących ograniczenia w realizacji inwestycji na danym obszarze. W drzewostanie występującym w pasie drogowym i jego bezpośrednim sąsiedztwie nie stwierdzono występowania:

- gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408).
- gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. poz. 1409).

Nie stwierdzono również, aby przedmiotowy ciąg drogi stanowił miejsce stałego bytowania i rozrodu zwierząt objętych ochroną na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U z 2022r, poz. 2380), w szczególności nietoperzy.

Po zakończeniu robót budowlanych zieleń w granicach pasa drogowego zostanie odtworzona poprzez humusowanie i obsianie nasionami traw.

Na etapie inwestycji przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: beton cementowy, beton asfaltowy i kruszywa naturalne (żwir, piasek), prefabrykaty betonowe. Woda w zależności od warunków atmosferycznych może być wykorzystywana w trakcie prac zagęszczania warstw podbudowy i nasypów. W przypadku warunków suchych w niewielkich ilościach ok. 60 m³ zaś w warunkach wilgotnych przy opadach deszczu nie będzie takiej potrzeby.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko oraz jego komponenty będzie znikome, gdyż nie spowoduje ono fizycznych zmian na danym terenie – nie zmieni jego warunków topograficznych ani hydrologicznych. Podczas fazy budowy, likwidacji czy eksploatacji nie będą wykorzystywane naturalne zasoby środowiska a zwłaszcza te nieodnawialne bądź ograniczone. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wykorzystania, zagospodarowania jak również wytwarzania substancji czy materiałów, które w jakikolwiek sposób mogłyby zaszkodzić środowisku oraz jego elementom.

Realizacja inwestycji wiązać się będzie z oddziaływaniem na środowisko głównie na etapie budowy ze względu na powstawanie odpadów, hałas związanych z pracą maszyn budowlanych. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały(kilka dni) i ustąpią po zakończeniu budowy.

Warunkiem ich minimalizacji jest prawidłowa organizacja prac budowlanych oraz dopuszczenie do robót sprzętu sprawnego technicznie.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia występować będą nieznaczne przekształcenia terenu, tylko w zakresie niezbędnym do realizacji inwestycji oraz powstawać będą odpady stanowiące w większości masy ziemne, które wykorzystane zostaną do rekultywacji terenu. Ponadto inwestycja nie będzie powodowała emisji substancji do atmosfery ani też nie będzie źródłem energii. Krótkotrwałą uciążliwością związaną z fazą realizacji inwestycji będzie emisja hałasu która ustanie po zakończeniu budowy.

Celem inwestycji jest poprawa komunikacji i skrócenie dojazdu mieszkańców wsi do miejscowości gminnych.


WOJT
mgr Urszula Wołosiewicz

