

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) oraz art. 71, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 w związku z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 poz. 247), w związku § 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).

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 13 maja 2021 r. (data wpływu 14 maja 2021 r.) uzupełnionego w dniu 02 lipca 2021 r. Powiatowego Zarządu Dróg Publicznych w Cieszyń, 43-400 Cieszyń, ul. Bobrecka 29 reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Rafała Pika Most Kompleks 43-460 Wiśła, ul. Towarowa 31, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbiórka istniejącego i budowa nowego mostu na potoku Dziehcinka w ramach rozbudowy drogi powiatowej 2672S – ul. Dziehcinka w Wiśle” na działkach pgr. nr 1643/9, 5527, 5526/1, 1737/3, 5793/5, 1643/7, 1737/4 obręb 0002 Wiśła

BURMISTRZ MIASTA WISŁA

I. stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Rozbiórka istniejącego i budowa nowego mostu na potoku Dziehcinka w ramach rozbudowy drogi powiatowej 2672S – ul. Dziehcinka w Wiśle” na działkach pgr. nr 1643/9, 5527, 5526/1, 1737/3, 5793/5, 1643/7, 1737/4 obręb 0002 Wiśła.

II. Określa warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Zaplecze techniczne, miejsca magazynowe materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postojowe maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy organizować na terenie utwardzonym, wyposażonym w środki pozwalające neutralizować ewentualne skutki wycieków substancji ropopochodnych, poprzez natychmiastowe zneutralizowanie sorbentami, zebranie i zabezpieczenie substancji ropopochodnych oraz zanieczyszczonego gruntu. W sytuacjach awaryjnych należy podjąć niezwłoczne działania mające na celu zapobiegania przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych. Zanieczyszczony substancjami ropopochodnymi grunt należy wybrać i przekazać do neutralizacji uprawnionym podmiotom.
Nie dopuścić do zanieczyszczenia terenu substancjami chemicznymi mogącymi przenikać do wód, miejsca przeznaczone do składowania substancji mogących stanowić zagrożenie dla wód powinny być zabezpieczone materiałami izolacyjnymi.
2. Odpady należy gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych, w wydzielonych i opisanych miejscach na utwardzonym podłożu i przekazywać wyspecjalizowanym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w celu ich dalszej utylizacji.
Magazynowanie odpadów winno być tak prowadzone aby uniknąć powstawania niekontrolowanych odcieków. Magazynowanie odpadów niebezpiecznych powinno odbywać się w wydzielonych pomieszczeniach zadaszonych, zamykanych z utwardzonym i szczelnym podłożem, tak aby nie dopuścić do przenikania ewentualnych odcieków do środowiska gruntowo-wodnego.
3. Pochodzący z wykopów niezanieczyszczony urobek gruntów wykorzystywać należy do wyrównywania terenu inwestycji, a ewentualny jego nadmiar przekazać jako odpad uprawnionym do jego odbioru podmiotom.
4. W wyniku wykonywania przedsięwzięcia nie dopuścić do zalewania terenów sąsiednich do działek inwestycyjnych. W przypadku negatywnego wpływu przedsięwzięcia na

00

- grunty sąsiednie do działek inwestycyjnych, inwestor będzie ponosił wszelkie koszty związane z usunięciem szkód i strat na tych gruntach.
5. Prace należy prowadzić tak, aby nie doszło do zanieczyszczenia koryta cieku wodnego materiałami użytymi podczas prac.
 6. Podczas realizacji inwestycji w korycie cieku wodnego nie lokalizować elementów, które mogłyby ograniczać światło przepływu wód.
 7. Niedopuszczalne jest pogorszenie warunków przepływu wody w obrębie obiektu mostowego zarówno tymczasowego jak i stałego, w tym poprzez zawężanie światła mostu.
 8. Roboty prowadzone bezpośrednio w korycie cieku należy wykonywać w okresach niskich wód.
 9. Ewentualne rurociągi drenarskie uszkodzone w trakcie wykonywania prac odbudować i przywrócić do stanu poprzedzającego prace wykonawcze.
 10. Zachować warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 200 nr 63 poz. 735 ze zm.).
 11. Roboty budowlane należy prowadzić w następujący sposób:
 - sypanie materiały i odpady gromadzić pod plandeką zabezpieczającą ich rozwiewanie,
 - w przypadku prac związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i materiałów sypkich, zraszać powierzchnie pyłące,
 - czyścić koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogi publiczne,
 - planować dostawy materiałów w sposób umożliwiający przechowywanie ich w ilości niezbędnej do zabezpieczenia ciągłości realizacji prac,
 - zastosować środki ograniczające pylenie ze środków transportu przewożących materiały pyłące (np. poprzez zastosowanie plandek ochronnych).
 12. Prace wykonywane przez ciężki sprzęt budowlany (np. koparka, koparko-ladowarka, spycharka czy dźwig samochodowy) prowadzić wyłącznie ze stanowisk brzegowych.
 13. Prace maszyn i urządzeń wykorzystywanych w trakcie budowy należy wykonywać w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰, tak aby pora wieczorna była wolna od uciążliwości akustycznej.
 14. Wykonawca robót jest zobowiązany do zapewnienia odpowiednich urządzeń i warunków gromadzenia ścieków socjalno-bytowych (np. poprzez wyposażenie placu robót w sanitariaty typu TOI-TOI), i przekazywania ich podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie ich zagospodarowania.
 15. Wykonywanie wszystkich prac będzie przebiegać z zachowaniem przez wykonawcę przepisów zarówno bezpieczeństwa i higieny pracy (BHP) jak i ochrony przeciwpożarowej (P.POŻ.), co pozwoli zminimalizować prawdopodobieństwo wystąpienia awarii mogącej trwale wpłynąć na stosunki wodno-glebowe.
 16. Wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego.
 17. Drzewa występujące w obrębie inwestycji nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi:
 - pnie pojedynczych drzew osłonić przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych. Przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę, aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości około 2 m (jeżeli to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli to możliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem oraz poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach, oszalowanie powinno być przymocowane do pnia w sposób, który nie spowoduje uszkodzeń drzew,
 - wykopy w obrębie korony drzew należy wykonywać ręcznie. Przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi. Odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami.

- Wykopy w pobliżu drzew powinny zostać niezwłocznie zasypane,
 - zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa.
 - w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postojowych sprzętu ciężkiego,
 - po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować.
18. W celu ochrony przed nieumyślnym zabijaniem zwierząt w trakcie realizacji przedsięwzięcia:
- realizacja inwestycji nie może powodować powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt będzie niemożliwa. Wszelkie wykopy należy zabezpieczyć przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt (np. poprzez zastosowanie osłon, siatki),
 - prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia np. poprzez zastosowanie łagodnych (ścinianych) brzegów wykopów, które ułatwią wydostanie się z nich uwięzionych zwierząt lub też ich zabezpieczenie siatką (o oczkach nie większych niż 0,5 cm i wysokości co najmniej 50 cm, wkopanej w ziemię),
 - jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań zwierzęta przedostaną się na plac budowy należy je uwolnić. Uwolnione zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk, poza rejon objęty inwestycją. Przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwości przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych,
19. W trakcie robót należy zapewnić zachowanie ciągłości przepływu wody w rzece.
20. Ewentualną potrzebę i sposób odłowu ryb należy ustalić z użytkownikiem rybackim.
21. Termin prowadzenia prac w korycie cieku należy ustalić z użytkownikiem rybackim.
22. Po zakończeniu robót teren powinien zostać zrekultywowany w sposób umożliwiający tam, gdzie to możliwe odtworzenie poprzez sukcesję siedliska przyrodniczego o charakterze naturalnym w połączeniu z eliminacją gatunków inwazyjnych.
23. Szczegółowe rozwiązania dotyczące wykonania przedsięwzięcia należy uzgodnić z właściwą jednostką Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.
24. Należy uwzględnić w rozwiązaniach projektowych zapisy wydanych uzgodnień Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia.

UZASADNIENIE

Wniosek rozpatrywano w oparciu o zapisy art. 63, ust.1, w związku z art. 85 ust. 2 pkt 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 (ustawa OOS).

Uwarunkowania, które uwzględniono przy wydawaniu niniejszej decyzji:

1) rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

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

PR

- różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,
- 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,
- przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,
- zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbiórce istniejącego mostu zlokalizowanego wzdłuż ul. Dziehcinka w Wiśle na potoku Dziehcinka i budowie w jego miejsce nowego mostu w ramach rozbudowy drogi powiatowej 2672S wraz z infrastrukturą towarzyszącą o parametrach technicznych i użytkowych zgodnych z obowiązującymi przepisami i normami. Realizacja projektu jest konieczna z uwagi na niedostateczny stan istniejącego urządzenia i konieczność dostosowania do obowiązujących przepisów z zakresu budownictwa drogowego. Ponadto w ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się umocnienie koryta potoku Dziehcinka od strony górnej i dolnej wody. Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie śląskim, w powiecie cieszyńskim, w miejscowości Wisła na działkach ewidencyjnych o numerach: 1643/9, 5527, 5526/1, 1737/3, 5793/5, 1643/7, 1737/4 obręb 0002 Wisła.

W chwili obecnej w miejscu planowanego przedsięwzięcia znajduje się istniejący most drogowy w ciągu ul. Dziehcinka w Wiśle. Ulica Dziehcinka w zakresie opracowania posiada nawierzchnie bitumiczną na całej długości. W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji występuje koryto potoku Dziehcinka wraz z zadrzewieniem o charakterze łągowym oraz nieużytkami. W dalszej perspektywie występują obszary oraz zadrzewienia i zalesienia.

Z uwagi na brak możliwości poprowadzenia objazdu na czas robót budowlanych przewiduje się poprowadzenie ruchu wahadłowego skierowanego na konstrukcję tymczasową wybudowaną obok istniejącego mostu.

Przebudowa przedmiotowego mostu nie zmieni charakteru zagospodarowania terenu. W ramach przebudowy nie będzie dokonywana zmiana lokalizacji obiektu oraz jego funkcja. W ramach inwestycji projektuje się poszerzenie jezdni oraz wykonanie jednostronnego chodnika na obiekcie.

Budowa nowego mostu podniesie bezpieczeństwo użytkowników obiektu i dostępności do różnych kategorii pojazdów. Nastąpi również ograniczenie obciążenia środowiska naturalnego przez środki komunikacji poprzez skrócenie czasu i średniej prędkości przejazdu wzdłuż ul. Dziehcinka. Zagospodarowanie terenu zgodne z istniejącymi uwarunkowaniami przestrzenno-krajobrazowymi. Obiekt mostowy zostanie wykonany zgodnie z nowoczesnymi technologiami zgodnie z obowiązującymi normami budowlanymi.

W obrębie obszaru przewidzianego do zagospodarowania występują drzewa i krzewy. Zieleń trwała reprezentowana jest przez dorosłe osobniki takich drzew jak: olsza czarna, jesion, wierzba pospolita itp. występujące w sąsiedztwie koryta potoku. Z uwagi na poszerzenie chodnika na moście do wymiaru normatywnego oraz wykonanie umocnienia skarp ciekłu planowana jest wycinka kilku/kilkunastu drzew. Wycinka będzie ograniczona do niezbędnego minimum poprzez budowę mostu w większości w obrysie istniejącego obiektu. Przed przystąpieniem do wycinki, inwestor jest zobowiązany do uzyskania stosownego zezwolenia na usunięcie drzew i krzewów.

Realizacja inwestycji nie będzie prowadzić do zwiększenia obciążenia ruchem pojazdów wzdłuż ul. Dziehcinka. Zakres oddziaływania na etapie eksploatacji nie zmieni się w stosunku do stanu obecnego. Warunki eksploatacji obiektu gwarantować będą dotrzymanie dopuszczalnych poziomów emisji substancji i energii do środowiska. Na etapie realizacji przedsięwzięcie wykazuje typowe uciążliwości w postaci emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych oraz emisja hałasu od maszyn i urządzeń budowlanych.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji substancji i energii do środowiska. Użytkowanie obiektu mostowego nie wykazuje zapotrzebowania na surowce i

paliwa z wyjątkiem okresowych prac konserwacyjnych i remontowych. Na terenie inwestycji nie występują ruchy masowe ziemi oraz nie jest zagrożony osuwiskami. Na analizowanym terenie brak jest zabytków objętych istniejącą dokumentacją wpisanych w rejestr lub ewidencją zabytków. Realizacja przedsięwzięcia przy zastosowaniu wszystkich rozwiązań określonych w złożonej dokumentacji nie spowoduje znaczącego negatywnego wpływu na walory przyrodnicze obszaru objętego przedsięwzięciem. Z uwagi na zakres prowadzonych działań eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie się wiązała z możliwością wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub katastrof naturalnych i budowlanych, a wykorzystanie zasobów naturalnych oraz występowanie emisji i innych uciążliwości będzie niewielkie.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie źródłem pól elektromagnetycznych do środowiska. Planowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na krajobraz.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie przewiduje się możliwości występowania przekroczeń standardów jakości powietrza.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie miała charakter nieorganizowany, a jej uciążliwość będzie krótkotrwała i nieznaczna.

Na etapie eksploatacji w związku z tym, że w wyniku przebudowy wzmocniona zostanie konstrukcja obiektu oraz wymieniona zostanie nawierzchnia, przewiduje się ograniczenie hałasu poprzez minimalizację i tłumienie drgań powodowanych przez przejeżdżające pojazdy. Strumień pojazdów składa się głównie z pojazdów osobowych i dostawczych do 3,5 t.

Odpady na etapie prac budowlanych w znacznej części będą powstawały w związku z rozbiórką istniejącego obiektu mostowego. Powstające odpady inwestor jest zobowiązany zagospodarować zgodnie z postanowieniami ustawy o odpadach

Z informacji zawartych w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia wynika iż oddziaływanie obiektu będzie miało ograniczony charakter, zamykający się w granicach terenu, na którym będzie realizowane i eksploatowane. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie prowadzić do skumulowania się jej oddziaływania z oddziaływaniem innych zrealizowanych bądź realizowanych przedsięwzięć, które mogłyby powodować znaczące oddziaływanie na środowisko, w tym przyrodnicze.

Możliwość wystąpienia negatywnego wpływu na grunty i wody związana będzie przede wszystkim z robotami budowlanymi, tj. pracami ziemnymi, niezbędnymi do przeprowadzenia w celu posadowienia planowanego obiektu i infrastruktury towarzyszącej, magazynowaniem materiałów budowlanych, poruszaniem się ciężkich pojazdów i maszyn po terenie inwestycji, czy powstaniem ewentualnych drobnych awarii, podczas których może dojść do bezpośredniego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi.

Powierzchnia zajęta przez projektowany obiekt mostowy wyniesie:

- most – ok. 97 m² w tym: jezdnia ok. 58 m², chodniki ok. 39 m²,
- dojazdy – ok. 145 m²,
- umocnienia z koszy siatkowo-kamiennych – ok 20 m².

Przewidywana ilość wykorzystanej wody i innych surowców, materiałów i paliw:

• Na etapie prac budowlanych:

Woda – zaopatrzenie w wodę będzie realizowane przez wykonawcę i będzie kształtowało się na poziomie zwykłych prac budowlanych. Maksymalne zapotrzebowanie na etapie prac budowlanych wyniesie kilkanaście m³ /dobę.

Energia elektryczna – zużycie energii elektrycznej na etapie budowy będzie związane z wykorzystaniem narzędzi i urządzeń elektrycznych. Wielkość tego zużycia będzie typowa dla prac ziemnych i budowlanych.

Energia cieplna – nie dotyczy.

Surowce – na etapie prac budowlanych związanych z budową mostu zostaną wykorzystane głównie surowce mineralne (kruszywa, piasek, cement itp.) oraz elementy konstrukcyjne i zbrojeniowe ze stali. Ponadto zostanie wykonane umocnienie skarpy rzeki w rejonie

projektowanego mostu. W tym celu zostaną wykorzystane materiały z kamienia (w postaci narzutu z kamienia grubego).

- Na etapie eksploatacji:

Woda – na etapie eksploatacji inwestycja nie wykazuje zapotrzebowania na wodę.

Energia elektryczna – eksploatacja obiektu nie wiąże się z wykorzystaniem energii elektrycznej.

Energia cieplna – na etapie eksploatacji inwestycja nie wykazuje zapotrzebowania na ciepło użytkowe.

Surowce – na etapie eksploatacji projektowane obiekty nie wiążą się ze zużyciem surowców oraz materiałów i paliw. Niewielkie ilości materiałów budowlanych mogą być wykorzystywane w sytuacji napraw lub remontu obiektów.

Rozwiązania chroniące środowisko z uwzględnieniem warunków określonych w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach znak WOOS.4220.350.2021.RK1 z dnia 22 czerwca 2021 r. oraz warunków określonych w opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Katowicach znak GL.ZZŚ.2.435.52.2021.KR z dnia 26 lipca 2021 r. :

➤ **W zakresie gospodarki wodno – ściekowej:**

Etap realizacji:

- nie dopuścić do zalewania terenów sąsiednich do działek inwestycyjnych; w przypadku negatywnego wpływu przedsięwzięcia na grunty sąsiednie do działek inwestycyjnych, inwestor będzie ponosił wszelkie koszty związane z usunięciem szkód i strat na tych gruntach;
- prace należy prowadzić tak, aby nie doszło do zanieczyszczenia koryta cieklu wodnego materiałami użytymi podczas prac;
- podczas realizacji inwestycji w korycie cieklu wodnego nie lokalizować elementów, które mogłyby ograniczać światło przepływu wód;
- niedopuszczalne jest pogorszenie warunków przepływu wody w obrębie obiektu mostowego zarówno tymczasowego jak i stałego, w tym poprzez zawężanie światła mostu;
- roboty prowadzone bezpośrednio w korycie cieklu należy wykonywać w okresach niskich wód;
- ewentualne rurociągi drenarskie uszkodzone w trakcie wykonywania prac odbudować i przywrócić do stanu poprzedzającego prace wykonawcze;
- zachować warunki techniczne określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2020 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 200 nr 63 poz. 735 ze zm.);
- należy uwzględnić w rozwiązaniach projektowych zapisy wydanych uzgodnień Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w zakresie przedmiotowego przedsięwzięcia;
- w trakcie robót należy zapewnić zachowanie ciągłości przepływu wody w rzece;
- plac budowy zostanie wyposażony w urządzenia sanitarno-higieniczne;
- wykonawca robót jest zobowiązany do zapewnienia odpowiednich urządzeń i warunków gromadzenia ścieków socjalno-bytowych (np. poprzez wyposażenie placu robót w sanitariaty typu TOI-TOI), i przekazywania ich podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie ich zagospodarowania;
- stosowanie wyłącznie sprzętu sprawnego technicznie (bez wycieków z układów hydraulicznych, z odpowiednio wytłumionymi układami wydechowymi);
- place budowy i ich zaplecze będą zorganizowane zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren położony poza pasem drogowym zostanie zrekultywowany i przywrócony do poprzedniego stanu;
- zaplecze techniczne, miejsca magazynowe materiałów budowlanych i odpadów oraz miejsca postojowe maszyn budowlanych i sprzętu transportowego należy

organizować na terenie utwardzonym, wyposażonym w środki pozwalające neutralizować ewentualne skutki wycieków substancji ropopochodnych, poprzez natychmiastowe zneutralizowanie sorbentami, zebranie i zabezpieczenie substancji ropopochodnych oraz zanieczyszczonego gruntu. W sytuacji awaryjnych należy podjąć niezwłoczne działania mające na celu zapobieganie przenikaniu zanieczyszczeń do gruntu oraz do wód powierzchniowych i podziemnych. Zanieczyszczony substancjami ropopochodnymi grunt należy wybrać i przekazać do neutralizacji uprawnionym podmiotom;

- teren placu budowy będzie dokładnie uszczelniony zapobiegając przedostawaniu się materiałów, a także substancji do środowiska gruntowo-wodnego;
- wykonywanie wszystkich prac będzie przebiegać z zachowaniem przez wykonawcę przepisów zarówno bezpieczeństwa i higieny pracy (BHP) jak i ochrony przeciwpożarowej (P.POŻ.), co pozwoli zminimalizować prawdopodobieństwo wystąpienia awarii mogącej trwale wpłynąć na stosunki wodno-glebowe;
- wykonywane przez ciężki sprzęt prace budowlane będą prowadzone wyłącznie ze stanowisk brzegowych, dzięki czemu zostanie nienaruszone dno cieku, nie zostaną również wprowadzone żadne bariery, które mogłyby utrudnić spływ wody czy migrację organizmów żywych;
- koła pojazdów wyjeżdżających z placu budowy na drogi publiczne będą czyszczone;
- pochodzący z wykopów niezanieczyszczony urobek gruntów wykorzystywać należy do wyrównywania terenu inwestycji, a ewentualny jego nadmiar przekazać jako odpad uprawnionym do jego odbioru podmiotom;
- nie dopuścić do zanieczyszczenia terenu substancjami chemicznymi mogącymi przenikać do wód, miejsca przeznaczone do składowania substancji mogących stanowić zagrożenie dla wód powinny być zabezpieczone materiałami izolacyjnymi;
- prowadzenie robót budowlanych w sposób zaplanowany i nadzorowany;
- zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju, tankowania i naprawy pojazdów, należy zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód;
- tankowanie, obsługa i uzupełnianie płynów eksploatacyjnych w sprzęcie budowlanym odbywać się będzie w miarę możliwości poza terenem inwestycji;
- substancje, które mogą prowadzić do zanieczyszczenia gruntu (paliwa, oleje oraz smary i inne) przechowywane będą w szczelnych pojemnikach w wyznaczonym na ten cel miejscu w obrębie zaplecza budowy;
- prace prowadzone będą przy zapewnieniu oszczędnego korzystania z terenu przy zminimalizowaniu odcinków dróg dojazdowych i placów budowy;
- teren inwestycji będzie na bieżąco porządkowany.

Etap eksploatacji:

- ścieki technologiczne nie będą powstawały;
- nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno-bytowych;
- woda opadowa z jezdni ujęta zostanie do wpustów krawężnikowych zlokalizowanych przed i za obiektem, a następnie do studzienek inspekcyjnych, z których przykanalikami sprowadzona będzie pod obiekt do potoku;
- nie przewiduje się zmiany w zakresie naturalnego spływu wód opadowych oraz zaburzenia retencji wód powierzchniowych. rodzaj i wielkość powierzchni powoduje, że wody te nie będą zawierały ponadnormatywnych ilości zanieczyszczeń;
- środki do zwalczania śliskości drogi będą stosowane racjonalnie i oszczędnie;
- obiekt mostowy będzie posiadał światło umożliwiające bezpieczne przepuszczanie wód, bez ograniczenia wielkości ich przepływów i zmian istniejących obecnie stosunków wodnych terenu.

➤ **W zakresie gospodarki odpadami:**

Etap realizacji:

Do obowiązków wytwórcy odpadów będzie należało:

108

- odpady należy gromadzić selektywnie, w sposób zabezpieczający przed dostępem osób niepowołanych, w wydzielonych i opisanych miejscach na utwardzonym podłożu i przekazywać wyspecjalizowanym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w celu ich dalszej utylizacji;
- magazynowanie odpadów niebezpiecznych winno odbywać się w wydzielonych pomieszczeniach zadaszonych, zamykanych, z utwardzonym i szczelnym podłożem, tak aby nie dopuścić do przenikania ewentualnych odcieków do środowiska gruntowo-wodnego oraz ulatniania się substancji niebezpiecznych do powietrza;
- magazynowanie odpadów w sposób uniemożliwiający ich negatywne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi;
- powstające odpady inwestor jest zobowiązany zagospodarować zgodnie z postanowieniem ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (tj. Dz.U.2021 poz.779)
- odpady z terenu budowy będą odbierane raz w tygodniu przez upoważnione podmioty.

Etap eksploatacji:

- odpady powstające w trakcie prac remontowych i okresowych napraw obiektu mostowego i powierzchni jezdni, zagospodarować zgodnie z postanowieniem aktualnej ustawy o odpadach.

➤ W zakresie ochrony powietrza:

Etap realizacji

- sypkie materiały i odpady gromadzić pod plandeką zabezpieczającą ich rozwiewaniem;
- w przypadku pracy związanych z przemieszczaniem mas ziemnych i materiałów sypkich, zraszać powierzchnie pyłące;
- planować dostawy materiałów w sposób umożliwiający przechowywanie ich w ilości niezbędnej do zabezpieczenia ciągłości realizacji prac;
- zastosować środki ograniczające pylenie ze środków transportu przewożących materiały pyłące (np. poprzez zastosowanie plandek ochronnych);
- prace budowlane prowadzone z wykorzystaniem maszyn i urządzeń w dobrym stanie technicznym;
- zapewnienie właściwej logistyki prac oraz rozmieszczenia placów magazynów materiałów i surowców;
- ograniczenie do minimum czasu pracy maszyn i urządzeń na biegu jałowym;
- materiały i surowce w postaci sypkiej składować na pryzmach przykrytych plandekami w celu ograniczenia pylenia. W warunkach silnych wiatrów magazynowane surowce sypkie należy zraszać wodą;
- podczas prowadzenia prac ziemnych należy ograniczać emisję pyłów i innych zanieczyszczeń do niezbędnego minimum, m.in. poprzez właściwą organizację pracy maszyn i urządzeń, składowanie drobnocząsteczkowych materiałów w sposób ograniczający pylenie;
- w okresie bezdeszczowym i wietrznym drobnocząsteczkowe i ulegające pyleniu materiały budowlane i odpady składowane na terenie prac, należy zraszać lub przykrywać zabezpieczając przed działaniem wiatru;
- stosować gotowe mieszanki materiałów budowlanych, w celu ograniczenia pylenia z procesów mielenia, mieszania i przesiewania materiałów drobnocząsteczkowych;
- utrzymywanie dróg dojazdowych w czystości;

Etap eksploatacji

- emisja zanieczyszczeń gazowych i pyłowych związana bezpośrednio z użytkowaniem obiektu nie będzie występować. Emisja będzie następować w wyniku spalania paliw pędnych w silnikach pojazdów korzystających z obiektu.

➤ W zakresie ochrony przed hałasem

Etap realizacji

- podczas prac budowlanych będą używane wyłącznie sprawne maszyny i urządzenia, posiadające niezbędne testy i certyfikaty;
- prace maszyn i urządzeń wykorzystywanych w trakcie budowy należy wykonywać w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ - 22⁰⁰, tak aby pora wieczorna była wolna od uciążliwości akustycznej;
- należy ograniczyć pracę maszyn na biegu neutralnym oraz skrócić czas przejazdu pojazdów budowlanych poprzez właściwą logistykę placu budowy;
- zaplanowane zostaną wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu;

Etap eksploatacji

- obiekt nie będzie bezpośrednim źródłem hałasu, a przebudowa i modernizacja mostu powinna przyczynić się do poprawy warunków akustycznych w rejonie planowanego przedsięwzięcia poprzez skrócenie czasu i zwiększenie prędkości pojazdów wzdłuż mostu.

➤ W zakresie ochrony przyrody

Etap realizacji

- wszelkie prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego;
- drzewa występujące w obrębie inwestycji nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi i chemicznymi, pnie pojedynczych drzew osłonić przy użyciu np. drewnianych listew, tkaniny jutowej lub grubych mat słomianych lub trzcinowych; przy zastosowaniu oszalowania z desek należy zwrócić uwagę, aby deski szczelnie przylegały na całej powierzchni pnia do wysokości około 2 m (jeżeli to możliwe), dolna część deski powinna być wkopana, a jeśli to możliwe to obsypana ziemią lub dodatkowo zabezpieczona drutem oraz poprzez zabezpieczenie systemu korzeniowego w wykopach, oszalowanie powinno być przymocowane do pnia w sposób, który nie spowoduje uszkodzeń drzew;
- wykopy w obrębie korony drzew należy wykonywać ręcznie; przycięte korzenie należy zabezpieczyć preparatami grzybobójczymi; odkopane korzenie winny zostać wpuszczone głębiej i zabezpieczone przed wysychaniem lub przed przymrozkami;
- wykopy w pobliżu drzew powinny zostać niezwłocznie zasypane;
- zabrania się obcinania korzeni szkieletowych drzew, gdyż grozi to zachwianiem statyki drzewa;
- w obrębie rzutu korony nie można magazynować materiałów chemicznych, budowlanych i ziemi z powstałych wykopów, stosować otwartego ognia, lokalizować placów manewrowych i miejsc postojowych sprzętu ciężkiego;
- po zakończeniu prac zabezpieczenia drzew należy zdemontować;
- realizacja inwestycji nie może powodować powstawania pułapek, z których ucieczka zwierząt będzie niemożliwa; wszelkie wykopy należy zabezpieczyć przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt (np. poprzez zastosowanie osłon, siatki);
- prace muszą być prowadzone w sposób umożliwiający spontaniczne przemieszczanie się zwierząt ze stref zagrożenia np. poprzez zastosowanie łagodnych (ścinianych) brzegów wykopów, które ułatwią wydostanie się z nich uwięzionych zwierząt lub też ich zabezpieczenie siatką (o oczkach nie większych niż 0,5 cm i wysokości co najmniej 50 cm, wkopanej w ziemię);
- jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań zwierzęta przedostaną się na plac budowy należy je uwolnić; uwolnione zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk, poza rejon objęty inwestycją, przy wyborze miejsca, do którego zwierzęta zostaną przeniesione należy wziąć pod uwagę możliwości przetrwania we właściwym stanie ochrony na nowym stanowisku, również z uwzględnieniem czynników antropogenicznych;
- ewentualną potrzebę i sposób odłowu ryb należy ustalić z użytkownikiem rybackim;
- termin prowadzenia prac w korycie cieku należy ustalić z użytkownikiem rybackim;

- to zakończeniu robót teren powinien zostać zrekultywowany w sposób umożliwiający tam, gdzie to możliwe odtworzenie poprzez sukcesję siedliska przyrodniczego o charakterze naturalnym w połączeniu z eliminacją gatunków inwazyjnych.

Etap eksploatacji

- Nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków przyrodniczych i ekosystemowych.

➤ **W zakresie ochrony krajobrazu**

- Mając na uwadze dotychczasowe wykorzystanie terenu oraz charakterystykę inwestycji należy uznać, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na walory krajobrazowe i przyrodnicze obszaru przedsięwzięcia oraz terenów przyległych.

Plac budowy zostanie zabezpieczony przed dostępem na jego teren osób trzecich zabezpieczony i oznakowany zgodnie z obowiązującymi przepisami BHP.

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:

- obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,
- obszary wybrzeży i środowisko morskie,
- obszary górskie lub leśne,
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,
- obszary 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,
- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- gęstość zaludnienia,
- obszary przylegające do jezior,
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,
- wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe.

Jak wynika z zebranej dokumentacji obszar inwestycji znajduje się w obrębie Parku Krajobrazowego Beskidu Śląskiego. W rejonie inwestycji nie zostały zinwentaryzowane żadne siedliska lub gatunki będące przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000. Najbliżej inwestycji zlokalizowanym obszarem Natura 2000 jest Beskid Śląski PLH240005 położony w odległości ok. 2 km od planowanej inwestycji. Dla ww. Obszaru nie ustanowiono planu zadań ochronnych. Zdaniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach: „Mając na uwadze przedmiot ochrony ww. obszarów, usytuowanie przedsięwzięcia, jego charakterystykę oraz uwzględniając rodzaj i skalę oddziaływania ograniczonego lokalnie do miejsca realizacji prac, nie jest możliwe, aby przedsięwzięcie to mogło znacząco negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony ww. obszarów.” Inwestycja zlokalizowana jest także w obrębie obszaru węzłowego włączonego do sieci ECONET Beskid Śląski (GKPD-14).

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia została dołączona dokumentacja wraz z Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia.

W postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska stwierdzono, że: „Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia można jednoznacznie stwierdzić, że działania przewidywane w ramach inwestycji będą miały charakter lokalny o oddziaływaniu na środowisko ograniczonym do najbliższego otoczenia przedsięwzięcia. Stosowana w trakcie prac budowlanych technologia będzie typową, wykorzystywaną przy realizacji tego typu inwestycji”.

Teren przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowany jest w obszarze Lokalnego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 348 Warstwa Godula (Beskid Śląski).

Analizowane przedsięwzięcie położone jest w zasięgu jednolitej części wód powierzchniowych Wisła do Dobki bez Kopydła kodzie: PLRW20001221113549 oraz w zasięgu jednolitej części wód podziemnych o kodzie: PLGW2000162. W opinii Państwowego Gospodarstwa Wodnego: „ Zakres planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 57 i 59 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, a ustanowionych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 poz. 1911 i poz. 1958).

Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w obrębie obszaru obecnie przekształconego i będzie wykorzystywane zgodnie z dotychczasową funkcją – tereny ciągów komunikacyjnych. Nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków przyrodniczych i ekosystemowych.

3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1 ustawy OOŚ, wynikające z:

- zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,
- transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,
- charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,
- prawdopodobieństwa oddziaływania,
- czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,
- 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,
- możliwości ograniczenia oddziaływania.

W związku z lokalizacją przedmiotowej inwestycji w znacznej odległości od granic państwa (ok. 3 km do granicy z Republiką Czeską) oraz brakiem ponadnormatywnych oddziaływań na środowisko, występujących poza terenem działki, na której inwestycja będzie się znajdować, stwierdza się, że nie ma możliwości występowania transgranicznego oddziaływania inwestycji na środowisko.

Oddziaływanie na środowisko w fazie budowy:

Na etapie prac budowlanych będą powstawały znaczące ilości odpadów w związku z rozbiórką istniejącego obiektu mostowego. Na etapie realizacji będą powstawały odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U 2020 poz. 10) do grupy 17 – „Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej”. Na etapie przygotowania terenu pod inwestycję przewiduje się niwelację terenu oraz wykonanie wykopów pod stopy

fundamentowe projektowanego mostu. Wierzchnia warstwa gruntu zostanie zdjęta przed rozpoczęciem prac, a po ich zakończeniu rozplantowana na terenie inwestycji. Przewiduje się, że powstała ilość odpadów mas ziemnych zostanie wykorzystana w obrębie przedsięwzięcia do niwelacji terenu.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego na etapie prac budowlanych będzie proces spalania paliw w silnikach maszyn budowlanych i pojazdów transportowych.

Główne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko w trakcie realizacji inwestycji będzie związane z emisją zanieczyszczeń do powietrza oraz emisją hałasu związane z ruchem pojazdów po terenie obiektu, oraz oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, a także wytwarzanie odpadów. Emisja ta będzie miała charakter nieorganizowany, a jej uciążliwość będzie krótkotrwała i nieznaczna.

Oddziaływanie przedsięwzięcia nie będzie powodowało przekraczania standardów jakości środowiska.

Oddziaływanie na środowisko w fazie eksploatacji:

Na etapie eksploatacji w warunkach normalnych nie będą powstawały odpady. Niewielka ilość odpadów będą powstawały w trakcie prac remontowych i okresowych napraw obiektu mostowego i powierzchni jezdni. Mogą to być głównie odpady mineralne (gruz, beton, złom stalowy) oraz pochodzenia organicznego (masy bitumiczne).

Obiekt nie będzie bezpośrednio źródłem hałasu. Emisja hałasu będzie związana z ruchem pojazdów wzdłuż projektowanego mostu.

Obiekt mostowy nie stanowi źródła emisji zanieczyszczeń do atmosfery. Niewielkie ilości zanieczyszczeń powstawać będą w trakcie poruszania się pojazdów spalinowych po projektowanym moście. Realizacja inwestycji powinna przyczynić się do zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń emitowanych przez przejeżdżające pojazdy w stosunku do stanu istniejącego.

Na etapie eksploatacji mostu nie przewiduje się powstawania ścieków socjalno-bytowych.

W czasie eksploatacji ścieki technologiczne nie będą powstawały.

Biorąc pod uwagę, że oddziaływanie obiektu będzie miało ograniczony charakter, zamykający się w granicach terenu, na którym będzie realizowane i eksploatowane, należy uznać, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie prowadzić do skumulowania się jego oddziaływań z oddziaływaniem innych zrealizowanych bądź realizowanych przedsięwzięć, które mogłyby powodować znaczące oddziaływanie na środowisko. Planowana inwestycja nie ma powiązania z innym przedsięwzięciami o podobnym charakterze.

Przebudowa przedmiotowego mostu nie zmienia charakteru zagospodarowania terenu. W ramach przebudowy nie będzie dokonywana zmiana lokalizacji obiektu oraz jego funkcja. W ramach inwestycji projektuje się poszerzenie jezdni oraz wykonanie jednostronnego chodnika na obiekcie.

W związku z powyższym, po uwzględnieniu działań mających na celu ograniczenie wpływu na środowisko przyrodnicze oraz po przeanalizowaniu ewentualnego oddziaływania przedsięwzięcia na krajowe formy ochrony przyrody, na obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Beskid Śląski” PLH240005, na korytarze ekologiczne oraz na osiągnięcie celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych ustalono, że w przedmiotowym przypadku nie zachodzą szczegółowe uwarunkowania określone w art 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, a tym samym należy stwierdzić, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie powinna znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

W trakcie postępowania administracyjnego stwierdzono, iż przedmiotowe przedsięwzięcie można zakwalifikować do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z

dnia 10 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), o których mowa w art. 71 ust 2 pkt. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2021 poz. 247) jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 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 Burmistrz Miasta Wisła wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Katowicach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Cieszynie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Katowicach z prośbą o wydanie opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach opinią znak: WOOŚ.4220.350.2021.RK1 z dnia 22 czerwca 2021 r., wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia, które zostały zawarte w niniejszej decyzji.

Opinią znak GL.ZZŚ.2.435.52.2021.KR z dnia 26 lipca 2021 r. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Katowicach wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił warunki jego realizacji, które zostały ujęte w niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Cieszynie nie zajął stanowiska w wymaganym ustawowo terminie co uznaje się za wyrażenie milczącej zgody.

W tym stanie rzeczy po szczegółowej analizie dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania stwierdzono, że zawarto w niej wszystkie istotne aspekty dotyczące środowiska przyrodniczego na terenie działek pgr. nr 1643/9, 5527, 5526/1, 1737/3, 5793/5, 1643/7, 1737/4. Mając na uwadze przedmiot wnioskowanego przedsięwzięcia oraz zapisy 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, a także powołane wyżej opinie organów do spraw ochrony środowiska i gospodarki wodnej oraz inspekcji sanitarnej, orzeczono jak w sentencji.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest:

- Charakterystyka przedsięwzięcia.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bielsku-Białej za pośrednictwem Burmistrza Miasta Wisła w terminie czternastu dni od daty otrzymania decyzji.

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

Zgodnie z art. 7 pkt 3, ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546.) odstąpiono od pobrania opłaty skarbowej.



z up. BURMISTRZA
Kierownik Referatu Rozwoju
Gospodarczego i Środowiska

Ewa Ples

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg Publicznych w Cieszynie
Ul. Bobrecka 29
43-400 Cieszyn
Pełnomocnik:
Rafała Pika
Most Kompleks
43-460 Wiśla,
ul. Towarowa 31
2. Strony postępowania (według rozdzielnika w aktach sprawy)
3. a/a RGŚ.

Do wiadomości:

1. Biuletyn Informacji Publicznej, tablica ogłoszeń – zgodnie z art. 38 oraz art. 85 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.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Plac Grunwaldzki 8-10, 40-127 Katowice.
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Liburnia 2, 43-400 Cieszyn.
4. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Katowicach
ul. Plac Grunwaldzki 8-10, 40-127 Katowice.

z up. BURMISTRZA
Kierownik Referatu Rozwoju
Gospodarczego i Środowiska


Ewa Ples

Charakterystyka przedsięwzięcia (inwestycji)

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na rozbiórce istniejącego mostu zlokalizowanego wzdłuż ul. Dziechcinka w Wiśle na potoku Dziechcinka i budowie w jego miejsce nowego mostu w ramach rozbudowy drogi powiatowej 2672S wraz z infrastrukturą towarzyszącą o parametrach technicznych i użytkowych zgodnych z obowiązującymi przepisami i normami. Z uwagi na brak możliwości poprowadzenia objazdu na czas robót budowlanych przewiduje się poprowadzenie ruchu wahadłowego skierowanego na konstrukcję tymczasową wybudowaną obok istniejącego obiektu.

Istniejący most jest obiektem jednoprzęsłowym o konstrukcji ustroju nośnego w postaci dźwigarów stalowych dwuteowych o wysokości 300 mm zespolonych z płytą betonową stanowiącą pomost. Dźwigary stalowe w ilości 5 szt. rozmieszczone są w rozstawie co ok. 1,65 m. Na dźwigarach wykonana jest płyta żelbetowa o grubości ok. 16 cm. Obiekt przeprowadza nad ciekim drogę o szerokości jezdni równą 5,50 m. Przy zewnętrznych krawędziach obiektu zamontowane są balustrady stalowe – brak barier ochronnych na obiekcie i dojazdach. Obiekt ze względu na zły stan techniczny zostanie poddany rozbiórce.

Podstawowe parametry techniczne istniejącego mostu:

- | | |
|---|-------------|
| • Szerokość całkowita | 8,9 m |
| • Szerokość jezdni | 5,5 m |
| • Pobocze prawostronne | 1,15 m |
| • Pobocze lewostronne | 1,60 m |
| • Światło poziome mostu po prostopadłej do podpór | 6,0 m |
| • Prześwit pionowy | ok. 1,480 m |
| • Długość całkowita | 8,7 m |
| • Posiada nawierzchnie bitumiczną na całej długości | |

Most tymczasowy:

Budowa mostu tymczasowego nie będzie wiązała się z ingerencją w korytu cieku. Konstrukcja nośna z dźwigarów stalowych dwuteowych na których wykonany zostanie pomost drewniany. Dźwigary stalowe zostaną oparte na płytach drogowych położonych na gruncie poza korytem cieku. Dojazdy do mostu tymczasowego zostaną wykonane z tłucznia, na którym ułożone zostaną drogowe płyty betonowe. Wody opadowe w tej powierzchni będą odprowadzane w sposób naturalny na przylegające tereny.

Nowy most:

Zaprojektowano most o konstrukcji ramowej z rozporą w postaci belek prefabrykowanych DS9 połączonych przegubowo z podporami. Belki DS9 zespolone są monolityczną płytą żelbetową o grubości min. 24 cm. Prefabrykaty mają kształt prostokątny o szerokości 89 cm i wysokości równej 24 cm. W przekroju poprzecznym prefabrykaty w ilości 11 szt. rozmieszczone są w rozstawie 90 cm.

Podpory ramy zaprojektowano jako żelbetowe ściany ze skrzydłami równoległymi do osi potoku (skrzydło lewe od strony górnej wody – równoległe do osi drogi). Podpory oparte są na wierconych palach żelbetowych \varnothing 800 mm. Trzon podpór o przekroju prostokątnym posiada grubość 0,91 m. Z każdej strony obiektu zaprojektowano płyty przejściowe o długości 4,0 m i grubości 0,30 m. W tylnej części podpór wykształcone zostały półki pod płyty przejściowe o wysięgu 0,30 m.

Ze względu na charakter drogi (droga klasy Z) odstąpiono od projektowania podczyszczenia. Jedyne urządzenia podczyszczającymi będą osadniki montowane bezpośrednio na wpuście deszczowym. Światło projektowanego obiektu mostowego zapewni swobodny przepływ miarodajny wody cieku bez spowodowania nadmiernego spiętrzenia wody w cieku - poprawi się bezpieczeństwo w czasie zagrożenia powodziowego.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego mostu:

- Długość ustroju nośnego ok. 9,59 m;
- Rozpiętość teoretyczna ok. 8,68 m;
- Szerokość całkowita 10,10 m;
- Szerokość jezdni: $2 \times 3,00 = 6,00$ m;
- Szerokość chodnika 2,20 m;
- Gzyms z barieroporęczą 0,70 m;
- Światło poziome mostu: ok. 6,72 m;
- Prześwit pionowy: ok. 1,85 m;
- Klasa obciążenia: klasa obciążenia I wg PN-EN 1991-2.

Powierzchnia zajęta przez projektowany obiekt mostowy wyniesie:

- - most – ok. 97 m² w tym: jezdni ok. 58 m², chodniki ok. 39 m²,
- - dojazdy – ok. 145 m²,
- - umocnienia z koszy siatkowo-kamiennych – ok. 20 m².

Przekrój poprzeczny na obiekcie:

- bariera z pochwytem+ gzyms: 0,70 m
- chodnik: 2,20 m
- jezdni: $2 \times 3,00 = 6,00$ m
- pas bezpieczeństwa: 0,50 m
- bariera z pochwytem+ gzyms: 0,70 m

Razem 10,10 m

Konstrukcja nawierzchni na obiekcie:

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 5 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego

Konstrukcja nawierzchni w strefie płyt przejściowych:

- 4 cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego;
- 5 cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego;
- 14 cm – podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego
- 20 cm – podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie.

Na zewnętrznych krawędziach obiektu należy zastosować bariery ochronne z pochwytem o parametrach H2 W2 – poziom intensywności zdarzenia A. Wzdłuż projektowanego chodnika na dojazdach zaprojektowano barierę stalową U 11a.

Odwodnienie:

wody opadowe i roztopowe z jezdni ujęte zostaną do wpustów krawężnikowych zlokalizowanych przed i za obiektem, a następnie do studzienek inspekcyjnych, z których przykanalikiem sprowadzone pod obiekt do potoku.

Umocnienie skarp potoku:

Zakres oraz materiał na umocnienie skarp potoku zostanie uzgodniony z zarządcą cieku. Wstępnie planuje się skarpy potoku umocnić koszami siatkowo-kamiennymi.

z up. BURMISTRZA
Kierownik Referatu Rozwoju
Gospodarczego i Środowiska


Ewa Pies