

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana jest inwestycja, polegająca na przebudowie mostu zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 1223W Gołotczyzna – Nasierowo – Dziurawieniec w m. Ciemnowko. W ramach zadania przewiduje się rozbiórkę istniejącego przęsła mostowego, wykonanie napraw istniejących podpór oraz dostosowanie podpór do oparcia nowego przęsła mostu (naprawa będzie polegała na skuciu tzw. „słabego betonu” a następnie uzupełnieniu ubytków betonu), wykonaniu nowego przęsła obiektu mostowego, wykonaniu tzw. wyposażenia obiektu mostowego (wykonanie kap gzymsowych, montaż barier drogowych, wykonanie izolacji na płycie pomostu, wykonanie nawierzchni bitumicznej na moście).

Przedsięwzięcie będzie miało charakter lokalny. Roboty budowlane ograniczą się do strefy zawierającej się na działkach drogowych, na działce wodnej, na której znajduje się rzeka Sona Prawa oraz działkach, na których znajduje się nasyp drogowy.

Na płycie pomostu projektuje się izolacje żywiczną do stosowania na konstrukcjach stalowych. Nad izolacją projektuje się 4 cm warstwę ochronną z asfaltu lanego. Warstwa ściernalna 4 cm z SMA. Gzymsy żelbetowe ograniczone polimerową deską gzymsową oraz krawężnikiem kamiennym. Przy krawędziach mostu projektuje się barieroporcze, kotwione z żelbetowym gzymsie. Ruszt stalowy zabezpieczony antykorozyjnie. Woda opadowa odprowadzana powierzchniowo poza obrys płyty mostu i dalej na przydrożny teren (podobnie jak w stanie istniejącym).

Z uwagi na wykorzystanie istniejących podpór projektuje się obiekt na klasę C wg normy z PN-85/S-10030 (30 ton).

Podstawowe parametry geometryczne obiektu:

- długość całkowita przęsła: 12m
- szerokość całkowita: 8,90 m
- schemat statyczny: belka swobodnie podparta
- rozpiętość teoretyczna: 11,50 [m]
- szerokość jezdni: 6,0 m (2 x 3,00 m)*
- szerokość obustronnych opasek/poboczy: 0,65 m*
- nośność użytkowa obiektu: 30 t (klasa C wg normy z PN-85/S-10030)
- przeszkoda: rzeka Sona Prawa

**możliwe zmniejszenie szerokości jezdni do 2,75 m (minimalna szerokość wg warunków technicznych dla drogi klasy Z w tzw. trudnych warunkach) oraz zwiększenie pobocza/opaski do szerokości 90 cm*

Wymianę nawierzchni na dojazdach wykonuje się wyłącznie na odcinku niezbędnym do prawidłowego dowiązania projektowanego przęsła mostu do istniejącej niwelety. Maksymalny zakres wymiany nawierzchni określono na 30 m w każdym kierunku od skrajnej podpory mostu. Przebudowa przęsła mostu zasadniczo nie zmieni ukształtowania terenu pod obiektem. Pod skrajnymi przęsłami mostu będzie znajdował się teren ukształtowany w sposób identyczny, jak w stanie istniejącym, tzn. przeprowadzenie koryta rzeki Sony Prawej oraz

umożliwienie przeprowadzenia przejść dla małych zwierząt na wykształconych terenowych półkach o szerokości 1,0 m. Wysokość przejścia 2,0 m.

Zakres prac:

- przygotowanie organizacji ruchu /objazd/,
- rozbiórka nawierzchni bitumicznej jezdni oraz na dojazdach,
- prace rozbiórkowe na moście:
 - o rozbiórka istniejących balustrad,
 - o usunięcie izolacji płyty pomostowej,
 - o rozbiórka płyty pomostu (belek prefabrykowanych),
 - o prace naprawcze istniejących podpór (w tym dostosowanie podpór do oparcia nowego przęsła mostowego),
 - o wykonanie płyty przejściowej na dojeździe do mostu,
 - o montaż przęsła mostowego,
 - o wykonanie izolacji płyty pomostu,
 - o montaż desek gzymsowych,
 - o ustawienie krawężników,
 - o wykonanie opaski gzymsowej
 - o umocnienie dna i brzegów w rejonie mostu,
 - o wykonanie nawierzchni jezdni,
 - o montaż barieroporeczy oraz barier drogowych,
 - o przywrócenie stałej organizacji ruchu.

Przy realizacji robót rozbiórkowych, ziemnych, drogowych, mostowych, konstrukcyjnych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym jak: frezarki, koparko-ładowarki, równiarki, walce, samochody samorozładowcze, dźwigi oraz ręczne urządzenia mechaniczne z napędem elektrycznym.

Prace związane z inwestycją prowadzone będą przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technik i technologii budowlanych.

Prace rozbiórkowe oraz realizacyjne planowanego przedsięwzięcia prowadzone będą w okresie lato-jesień-wiosna.

Prace związane z rozbiórką oraz budową nowych mostów będą prowadzone z brzegu z poziomu drogi powiatowej. Nie przewiduje się konieczności wjeżdżania ciężkiego sprzętu budowlanego do koryta rzeki. Prace rozbiórkowe prowadzone będą ręcznymi urządzeniami mechanicznymi, koparko-ładowarkami oraz żurawiem samochodowym. Zakłada się, że poszczególne przęsła mostu będą demontowane za pomocą żurawi (belki mostowe będą pojedynczo zdejmowane z podpór mostu). Nie przewiduje się rozbiórki podpór.

Po rozebraniu istniejącej konstrukcji mostu Wykonawca robót budowlanych przystąpi do wykonywania robót naprawczych na istniejących podporach.

Po wykonaniu prac naprawczych w obrębie podpór będzie można przystąpić do montażu konstrukcji przęsła mostu. Przęsło mostu będzie wstępnie prefabrykowane. Elementy wysyłkowe tworzące przęsło mostu zostaną dostarczone na budowę z zakładu, zamontowane na podporach, a następnie scalone. Montaż konstrukcji będzie odbywał się z brzegu z poziomu drogi powiatowej przy wykorzystaniu żurawia samochodowego.

Końcową fazą budowy będzie wykonanie izolacji, kap gzymsowych, nawierzchni bitumicznej oraz montaż barier na dojazdach i na moście.

Przebudowa mostu, wyeliminuje możliwość awarii istniejącej konstrukcji i poprawi komfort użytkowania obiektu. Ustawienie nowych, zgodnych z przepisami barier drogowych i barieroporeczy zwiększy bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wykonanie nowej nawierzchni drogi w obrębie mostu i na dojazdach spowoduje zmniejszenie emisji hałasu do środowiska

i poprawi komfort jazdy. Projektuje się zachować istniejący sposób odprowadzenia wody roztopowej i opadowej tj. powierzchniowy (na grunt).

Nie prognozuje się wystąpienia znaczących oddziaływań powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko w zakresie ochrony wód podziemnych, gleby, powietrza i klimatu akustycznego.

Ze względu na utrzymanie istniejącego natężenia ruchu na drodze powiatowej, nie przewiduje się wystąpienia zwiększonej emisji pyłów i spalin do środowiska, tzn. przepustowość mostu nie zmieni się.

Technologia wykonania prac budowlanych wyklucza możliwość zanieczyszczenia gleby i przyległego terenu, poprzez zastosowanie następujących zabiegów: rozbiórka mostu będzie realizowana przy pomocy elektronarzędzi do kruszenia betonu oraz plandek rozłożonych na poziomie terenu i na pomostach roboczych nad terenem. Demontaż istniejących przęseł będzie wykonany przy pomocy dźwigu.

Na etapie realizacji i eksploatacji nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych – nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów pod roboty fundamentowe.

Inwestycja nie wywiera wpływu na klimat gdyż:

- nie generuje odpadów związanych z klimatem (odwodnienie powierzchniowe),
- nie generuje dodatkowych wibracji,
- nie generuje dodatkowych pyłów,
- nie wpływa na warunki gruntowo-wodne,
- nie zmienia warunków przepływu wód w rzece Sona Prawa (światło przepływu nie ulegnie zmniejszeniu w stosunku do istniejącego),
- nie wpływa na wody podziemne,
- konstrukcja płaska – nie stanowi przeszkody dla ptactwa

Wpływ klimatu na inwestycje jest pomijalny gdyż:

- zaprojektowany most jest konstrukcją "płaską" niepodatną na wiatr,
- zastosowane elementy stalowe zostaną zabezpieczone antykorozyjnie,
- konstrukcja żelbetowa – betonowe elementy zostaną zabezpieczone przed wpływem wilgoci i korozją betonu powłokami malarskimi,
- umocnienie skarp rzek wyeliminuje możliwość rozmycia brzegów rzek.

Na etapie realizacji inwestycji przewidziane są typowe dla inżynierskich robót budowlanych oddziaływania na klimat akustyczny, uciążliwości dla powietrza atmosferycznego i środowiska gruntowo-wodnego.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Oddziaływanie na klimat akustyczny związane będzie z emisją hałasu komunikacyjnego oraz wynikające z pracy urządzeń i maszyn budowlanych. Będzie ono miało charakter znaczący, ale krótkotrwały i zmienny. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych szacuje się na 100-110 dB. Obszar zagrożenia hałasem to plac budowy oraz drogi dojazdowe do placu budowy. Oddziaływanie to będzie występować w godzinach dziennych i całkowicie ustanie po zakończeniu budowy. Ze względu na charakter inwestycji, przewidzianą konstrukcję mostu (przęsło stalowe, wstępnie prefabrykowane), ograniczone miejsce (droga powiatowa), nie zachodzi konieczność gromadzenia materiałów budowlanych i ciężkiego sprzętu.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym, w oddaleniu od zabudowy mieszkalnej.

Oddziaływanie na jakość powietrza

W związku z planowaną organizacją ruchu tj. skierowaniem ruchu drogowego na objazdy, w fazie realizacji, na przedmiotowym odcinku drogi czyli w miejscu inwestycji, nie będzie występował ruch drogowy, jedynie praca maszyn budowlanych.

W celu ograniczenia oddziaływania na powietrze w fazie budowy należy stosować sprawny sprzęt, zaś jego prace ograniczyć do minimum.

Emisja pyłów powstających podczas realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter bardzo ograniczony i powstanie podczas transportu i rozładunku materiałów sypkich oraz materiałów bitumicznych.

Materiały sypkie (kruszywa, grunt) zastosowane do wykonania podsyppek, częściowego obsypania przyczółków, reprofilacji stożków skarpowych itp. należy stosować o odpowiedniej wilgotności, materiały o niskiej wilgotności zraszać.

Masy bitumiczne należy transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie z opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału.

W celu ograniczonego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (silny wiatr i długotrwały brak opadów) teren budowy zraszać wodą.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne

W przypadku awarii sprzętu, którego skutkiem byłoby zanieczyszczenie gleby lub gruntu należy postępować zgodnie z art. 11 i 13 ustawy z dnia 13 kwietnia 2007 roku o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. nr 75 poz. 493 z późniejszymi zmianami).

Technologia wykonania prac budowlanych wyklucza możliwość zanieczyszczenia gleby i przyległego terenu, poprzez zastosowanie następujących zabiegów:

- rozbiórka będzie realizowana przy pomocy elektronarzędzi do cięcia betonu, lekkich młotów pneumatycznych i dźwigu do zdejmowania elementów konstrukcyjnych,
- ułożenie planek na poziomie terenu i na pomostach roboczych nad terenem.

Budowa nowego przęsła będzie polegała na wytworzeniu konstrukcji stalowej przęsła na warsztacie, a następnie scalenie elementów wysyłkowych na budowie.

Na etapie realizacji i eksploatacji nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych. Charakter robót nie powoduje ingerencji w warunki gruntowo-wodne, pozostawiając je tym samym bez zmian.

Nie dopuszcza się prowadzenia robót rozbiórkowych i realizacyjnych sprzętem mającym wycieki ropy, olejów oraz innych substancji szkodliwych dla środowiska naturalnego.

W wypadku wycieku ropy lub oleju należy jak najszybciej wyciek posypać sorbentem w celu jego neutralizacji.

Wibracje

Charakter inwestycji (rozbiórka i budowa) oraz przewidziana technologia budowy mostu powoduje, że roboty w wyniku, których będą generowane znaczne drgania będą miały ograniczony zasięg (lekkie młoty pneumatyczne) lub niewielki zakres (zagęszczarki gruntu). Niemniej jednak z uwagi na oddalenie istniejących zabudowań od obiektów mostowych nie powinny generować uciążliwości dla mieszkańców.

Zagęszczarki gruntu ze względu na niewielki zakres robót – zagęszczenie gruntu przy przyczółkach, pod jezdnią na dojazdach, spowodują drgania krótkotrwałe.

Zaleca się ograniczenie do minimum pracy maszyn budowlanych na biegu jałowym.

Z uwagi na oddalenie inwestycji od zabudowań wibracje nie powinny być uciążliwe dla okolicznych mieszkańców.

Gospodarka odpadami

Charakter planowanych robót pozwala przewidywać, że w trakcie realizacji niniejszej inwestycji będą wytwarzane odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) jak również odpady bytowo-gospodarcze, tzw. komunalne.

Zasady postępowania z odpadami reguluje ustawa o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 roku (Dz. U. 2013 r. Nr 0, poz. 21.). Zgodnie z ustawą o odpadach każdy kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstawanie odpadów, powinien takie działania planować, projektować i prowadzić, tak aby:

- zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczać ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na środowisko przy wytwarzaniu produktów, podczas i po zakończeniu ich użytkowania,
- zapewniać zgodny z zasadami ochrony środowiska odzysk, jeżeli nie udało się zapobiec ich powstaniu,
- zapewniać zgodne z zasadami ochrony środowiska unieszkodliwienie odpadów, których powstaniu nie udało się zapobiec lub których nie udało się poddać odzyskowi.

Wytwórca odpadów może zlecić wykonanie obowiązku gospodarowania odpadami innemu posiadaczowi odpadów. Posiadacz odpadów może je przekazywać wyłącznie podmiotom, które uzyskały decyzje określone ustawą o odpadach lub wpisem do właściwego rejestru w zakresie zbierania, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów, chyba że działalność taka nie wymaga uzyskania zezwolenia.

Sprzęt, który będzie wykorzystywany do prac będzie serwisowany, a więc wytwórcą odpadów, tj. olejów, akumulatorów, filtrów olejowych, będą warsztaty samochodowe, z którymi są zawarte umowy.

Posiadacz odpadów jest obowiązany do prowadzenia ich ilościowej i jakościowej ewidencji zgodnie z przyjętym katalogiem odpadów i listą odpadów niebezpiecznych. Ewidencja ta w przypadku posiadacza odpadów, który prowadzi działalność w zakresie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów powinna obejmować sposoby gospodarowania odpadami, a także dane o ich pochodzeniu i miejscu przeznaczenia.

Ewidencję prowadzi się z zastosowaniem następujących dokumentów ewidencji odpadów:

- karty ewidencji odpadu, prowadzonej dla każdego rodzaju odpadu odrębnie,
- karty przekazania odpadu.

Wytwórca odpadów obowiązany jest do przekazania informacji o ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów w postaci kart przekazania oraz ewidencji odpadów jeśli wytwarza:

- odpady niebezpieczne w ilości do 0,1 Mg rocznie
- powyżej 5 Mg rocznie odpadów innych niż niebezpieczne.

Wytwórca odpadów prowadzący ewidencję jest zobowiązany do sporządzenia rocznego sprawozdania o wytwarzaniu odpadów.

Wszystkie wytworzone odpady będą zgodnie z zasadami gospodarowania odpadami selektywnie zbierane, a następnie przekazywane kolejnym posiadaczom odpadów, którzy legitymują się decyzjami z ustawy o odpadach lub wpisem do właściwego rejestru w zakresie zbierania, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

Prowadzenie przetwarzanie odpadów (procesy odzysku lub unieszkodliwiania w tym przygotowanie poprzedzające odzysk lub unieszkodliwianie) wymaga uzyskania zezwolenia.

Na terenie budowy gospodarowanie odpadami odbywało się będzie poprzez:

- selekcję odpadów,
- właściwe magazynowanie odpadów,
- zapewnienie odpowiednich pojemników i miejsc magazynowania,
- minimalizację ilości powstających odpadów,
- prowadzenie stosownej ewidencji odpadów.

Podstawowym zadaniem wytwarzającego odpady jest ich selekcja oraz zapewnienie właściwego sposobu magazynowania do czasu, kiedy trafią do odzysku lub unieszkodliwienia. Wymaga to zapewnienia i przygotowania miejsca i sposobu do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów.

Utrudnienia w ruchu w czasie robót (objazdy) będą miały charakter lokalny.

W celu zapewnienia właściwej ochrony środowiska w trakcie realizacji robót budowlanych w opisie technicznym do dokumentacji projektowej zostanie zawarty punkt, w którym zostaną zawarte wytyczne środowiskowe i technologiczne dla Wykonawcy przebudowy obiektu mostowego.

Inwestycja wyeliminuje możliwość awarii istniejącej konstrukcji, umożliwi prawidłowy ruch samochodów oraz pieszych. Ustawienie nowych, zgodnych z przepisami barier drogowych i barieroporęczy, zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

W aspekcie szkodliwego wpływu inwestycji na środowisko, można stwierdzić, że przebudowa przedmiotowego mostu **nie pogorszy stanu środowiska**, a w szczególności:

- nie spowoduje zmiany ciągu komunikacyjnego w stosunku do istniejącego,
- nie zwiększy stopnia zanieczyszczenia gleby,
- nie spowoduje zanieczyszczenia rzeki Sona Prawa,
- nie zwiększy ruchu lokalnego,
- zmniejszy poziom hałasu emitowanego do środowiska.

Przebudowa mostu przyniesie niewątpliwie pozytywne efekty:

- poprawi estetykę obiektów inżynierskich, stanowiącego element współczesnego krajobrazu,
- wymiana przęsła w połączeniu z wykonaniem szczelnej izolacji uniemożliwi przedostawanie się wykwitów solnych przez konstrukcję do rzeki i do gruntu.

Oddziaływanie na jakość powietrza

Na etapie użytkowania mostu podstawowymi źródłami zanieczyszczeń będą pojazdy samochodowe. Ich eksploatacja powodować będzie emisję do powietrza produktów spalania paliw płynnych (benzyny, oleju napędowego, LPG). Udział emisji pyłowych powstających z wyniku eksploatacji mostów i drogi dojazdowej jest na tyle niewielki, iż można uznać go za pomijalny.

W fazie eksploatacji, po przebudowie mostu wykonanej w ramach przedmiotowej inwestycji, natężenie ruchu samochodowego w stosunku do sytuacji obecnej nie zwiększy się, gdyż inwestycja nie ma charakteru rozbudowy.

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Ze względu na znaczną odległość zabudowy mieszkalnej od miejsca inwestycji, nie wystąpi negatywny wpływ hałasu na obszary zabudowane. Odległość mostu do najbliższych budynków mieszkalnych wynosi ok. 110 m. Przedmiotowy most znajdują się na odcinku drogi, który nie jest zabudowany.

Dodatkowo należy nadmienić, że już samo wykonanie nowej nawierzchni drogowej bitumicznej, likwidującej koleiny i wyboje, które są również źródłem hałasu, poprawi klimat akustyczny przyległych terenów.

Wibracje

W związku z faktem, iż w trakcie eksploatacji inwestycji nie zwiększy się ruch drogowy, można stwierdzić, że oddziaływanie dynamiczne na grunt oraz wibracje, zmniejszą się ze względu na wykonanie nowej, równej nawierzchni drogi na mostach i na dojazdach. Wpływ wibracji od ruchu samochodowego na tereny mieszkalne, z racji znacznej odległości jest całkowicie pomijalny.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

Nie przewiduje się wystąpienia czynników powodujących zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego. Ilość odprowadzanej wody opadowej i roztopowej pozostanie zbliżona do obecnej ilości, gdyż nie przewiduje się zwiększenia zlewni wód.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się możliwości zanieczyszczenia wód podziemnych.

Gospodarka odpadami

Na etapie realizacji obiekty i dojazdy nie będą generowały odpadów, za wyjątkiem wód opadowych i roztopowych oraz odpadów biodegradowalnych wytworzonych w trakcie prac utrzymaniowych takich jak koszenie trawy w pasie drogowym. Ich ilość nie zmieni się w stosunku do ilości istniejącej. Sposób odwodnienia pozostanie bez zmian tj. powierzchniowo na grunt.

Teren objęty przedmiotową inwestycją nie znajduje się na obszarze chronionym.

Poniżej podano w jakiej odległości od przedmiotowego mostu znajdują się poszczególne formy ochrony przyrody (analiza odległości w promieniu 30 km):

o Rezerwaty

Modła	– odległość ~ 20,97 km
Lekowo	– odległość ~ 22,40 km
Bartnia	– odległość ~ 27,41 km
Dziektarzewo	– odległość ~ 28,70 km

o Parki Krajobrazowe

Nadbużański Park Krajobrazowy - otulina	– odległość ~ 25,49 km
Nadbużański Park Krajobrazowy	– odległość ~ 25,70 km

o Parki Narodowe

<i>Brak obszarów</i>	
----------------------	--

o Obszary Chronionego Krajobrazu

Nadwkrzański	– odległość ~ 10,41 km
Krośnicko-Kosmowski	– odległość ~ 11,68 km
Nasielsko-Karniewski	– odległość ~ 15,71 km
Krysko-Joniecki	– odległość ~ 23,78 km
Zieluńsko-Rzęgnowski	– odległość ~ 29,77km
Warszawski	– odległość ~ 29,83 km

o Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe

Dolina Rzeki Łydyni	– odległość ~ 10,63 km
---------------------	------------------------

o Natura 2000 obszary specjalnej ochrony

Dolina Dolnej Narwi PLB140014	– odległość ~ 25,50 km
Puszcza Biała PLB140007	– odległość ~ 26,49 km

- o Natura 2000 specjalne obszary ochrony

Aleja Pachnicowa PLH140054

– odległość ~ 29,44 km

Powyższe dane pozyskano z serwisu: geoserwis.gdos.gov.pl

Przedmiotowa inwestycja nie zawiera się na obszarach stanowiących użytki ekologiczne. W najbliższym sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie występują pomniki przyrody. W trakcie prac inwentaryzacyjnych nie stwierdzono występowania na obiekcie oraz w najbliższym jego sąsiedztwie gatunków objętych ochroną. Przedsięwzięcie polega na przebudowie przęsła obiektu mostowego. Przedsięwzięcie to nie spowoduje zmiany w charakterze wykorzystania terenu oraz obiektu. Przebudowa przęsła mostu zasadniczo nie zmieni ukształtowania terenu pod obiektem. Pod skrajnymi przęsłami mostu będzie znajdował się teren ukształtowany w sposób identyczny, jak w stanie istniejącym, tzn. w taki sposób, że przestrzeń tę można traktować jako przejścia dla małych zwierząt o wysokości ok. 2 m i szerokości ok. 1 m.

Roboty budowlane będą prowadzone w taki sposób, aby ograniczyć negatywne oddziaływanie na otoczenie i środowisko. Oddziaływanie prowadzonego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji będzie miało charakter lokalny i nie będzie miało wprowadzać zmian w środowisku.

W celu ograniczenia negatywnych wpływów inwestycji na środowisko zorganizowane zostanie zaplecze budowy wyposażone w przenośne toalety i zaplecze socjalne. Tankowanie maszyn budowlanych i samochodów odbywać się będzie tylko na stacji benzynowej wyposażonej we właściwe zabezpieczenia przeciwrozlewowe. Prace generujące hałas nie będą wykonywane w porach nocnych tj. między godz. 22⁰⁰ a 6⁰⁰.

Realizacja planowanych zadań odbywać się będzie przy użyciu sprzętu o znikomym wpływie na środowisko z odpowiednimi atestami i aktualnymi badaniami technicznymi.

Zakres prac w prowadzonej inwestycji nie wymaga wprowadzania innych, specjalnych zabezpieczeń. W zapleczu budowy należy zaplanować teren na czasowe składowanie materiałów zdemontowanych podczas rozbiórki i materiałów użytych do budowy nowego mostu. Materiałami przewidywanymi do czasowego składowania są między innymi: złom z balustrad, gruz z rozbiórki obiektów inżynierskich, gruz z rozebranej nawierzchni bitumicznej.

Materiały z rozbiórek wykonywanych w trakcie prac budowlanych oraz odpady powstałe przy przebudowie, zgodnie z wytycznymi Inwestora, będą segregowane i przekazywane do najbliższego obwodu drogowego celem powtórnego przerobu i wykorzystania do celów naprawy dróg albo zostaną zutylizowane przez Wykonawcę robót.

Materiały, które Inwestor uzna za nie przydatne do ponownego wykorzystania zostaną przekazane do Wykonawcy robót do własnego zagospodarowania lub wywiezienia na rejestrowane wysypisko odpadów.

Ścieki bytowe zaplecza budowy będą odprowadzane do szczelnych zbiorników bezodpływowych.

W obrębie prowadzonego przedsięwzięcia – inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew. Wszelkie drzewa znajdujące się na terenie objętym inwestycją zlokalizowane są u podnóża skarp. Przyjęty do realizacji wariant inwestycji nie powoduje konieczności wycinki drzew albowiem nie zmienia się usytuowania drogi oraz mostu w planie.

Z up. WÓJTA
Mariusz Łazicki
Kierownik Referatu
Ochrony Środowiska Gospodarki Komunalnej
Zamówień Publicznych i Inwestycji