

Krosno Odrzańskie, 2020-03-02

GN.6220.10.13.2019.MKu

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 4, art. 75 ust. 1 pkt 4, w nawiązaniu do art. 84 i art. 85 ust. 1 i 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 (j. t. Dz. U. z 2020 r. poz. 283 ze zm.) oraz art. 104 i art. 107 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeksu postępowania administracyjnego (j. t. Dz. U. z 2020 r. poz. 256) w związku z art. 4 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712.), po rozpatrzeniu wniosku Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z siedzibą w Warszawie, który został uzupełniony dnia 23 października 2019 r., reprezentowanego przez Pana Marka Kłonicę w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim w km 514,1 rz. Odry realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie 1B.1(b)”.

Burmistrz Krosna Odrzańskiego
orzeka

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim w km 514,1 rz. Odry realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie 1B.1(b)”, po zasięgnięciu opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie Odrzańskim.
- II. Określić warunki korzystania ze środowiska i wymagania dotyczące ochrony środowiska:
 1. Na podstawie opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, wydanej pismem znak DOK.DOK2.9750.35.2.2019.SL z dnia 12 listopada 2019 r. (data wpływu 18 listopada 2019 r.) należy:
 - a) ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg zaplanowanych działań oraz czas prowadzenia prac w korycie i strefie brzegowej rz. Odry;
 - b) plac budowy wyposażyć w sprzęt oraz środki do neutralizacji zanieczyszczeń (np. sorbenty hydrofobowe, biopreparaty, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne);
 - c) w przypadku przedostania się do środowiska wodnego substancji szkodliwych, w szczególności na skutek awarii sprzętu w wyniku wycieku paliw, smarów i olejów, konieczne jest stosowanie odpowiednich dla rodzaju substancji sorbentów do strącania tych zanieczyszczeń, a zużyte środki po neutralizacji należy przekazać uprawnionym odbiorcom;
 - d) zaplecze budowy, miejsca składowania urządzeń i materiałów budowlanych zlokalizować w oddaleniu od koryta rz. Odry oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie 10% oraz uszczelnić ich powierzchnię w sposób zapewniający nieprzedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu i do wód gruntowych;
 - e) w przypadku prognozowania wysokich stanów wód na rz. Odrze należy zabezpieczyć plac budowy przed negatywnymi skutkami przepływu wód powierzchniowych i dokonać ewakuacji ludzi, sprzętu i materiałów, stosownie do rozmiaru zagrożenia;
 - f) dla zapewnienia właściwej ochrony wód przed zanieczyszczeniem, wykorzystywany podczas budowy sprzęt powinien być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku;

- g) zabezpieczyć koryto rz. Odry przed zanieczyszczeniem spadającymi elementami z robót rozbiórkowych i demontażowych poprzez zastosowanie zabezpieczeń w postaci podwieszanych szczelnych pomostów i podestów;
- h) prace zaplanowane do realizacji prowadzić pod bieżącym nadzorem ichtiologa.

2. Na podstawie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, wydanej pismem znak WZŚ.4220.478.2019.AN z dnia 15 października 2019 r. (data wpływu 16 października 2019 r.) należy:

- a) prace związane z usunięciem gniazd ptaków w ramach przebudowy mostu drogowego (metalowej konstrukcji nośnej mostu) rozpocząć w miesiącach wrzesień-marzec (tj. w okresie pozałęgowym), a podczas prac w okresie lęgowym (kwiecień-sierpień) spód konstrukcji mostu zabezpieczyć, tak aby jaskółki nie przystąpiły do lęgów, np. widoczną dla ptaków siatką o małych oczkach lub innym materiałem;
- b) przed zasypaniem wykopów sprawdzić obecność/nieobecność zwierząt, a przypadkowo pochwycone w wykopie uwolnić w najbliższe bezpieczne im miejsce.

III. Charakterystyka przedsięwzięcia - stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 12 sierpnia 2019 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie z siedzibą w Warszawie, reprezentowane przez Pana Marka Kłonicę (uzupełnionym w dniu 23 października 2019 r.) wystąpiło o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim w km 514,1 rz. Odry realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie 1B.1(b)”.

Inwestycja polega na przebudowie mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim w km 53+067 drogi krajowej nr 29 nad rzeką Odrą w km 514+100, zapewniająca minimalny prześwit pod obiektem dla skutecznego prowadzenia akcji łodolamania na Odrze. Inwestycja przewiduje podniesienie mostu drogowego, poprzez nadbudowę istniejących podpór do uzyskania wymaganego prześwitu pod obiektem, który wynosi 5,25 m powyżej poziomu WWŻ (Najwyższa Woda Żeglowna).

Prace mają być podjęte w obszarze międzywala doliny Odry, okresowo zalewanym.

W ramach przedsięwzięcia zaplanowano następujący zakres prac:

- wykonanie mostu tymczasowego wraz z dojazdami,
- podniesienie istniejącej konstrukcji nośnej obiektu mostowego,
- nadbudowanie istniejących podpór obiektu mostowego,
- rozbudowa drogi krajowej nr 29 na odcinku objętym opracowaniem,
- rozbudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 29 z ul. Podgórną i ul. Nadodrzańską,
- przebudowa skrzyżowania drogi krajowej nr 29 z ul. Murną i ul. Słoneczną,
- wykonanie murów oporowych na dojazdach do obiektu mostowego,
- odcinkowe umocnienie skarp rzeki Odry,
- budowa/przebudowa chodników oraz ciągów pieszych,
- przebudowa zjazdów indywidualnych,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz pieszego,
- przebudowa istniejącej sieci energetycznej NN,
- przebudowa istniejącej sieci energetycznej SN,
- przebudowa istniejącego oświetlenia drogowego,
- przebudowa istniejącej sieci telekomunikacyjnej,
- przebudowa istniejącej sieci wodociągowej wraz z magistralą,
- korekta odwodnienia jezdni w tym przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej,

- przebudowa kanalizacji sanitarnej tłocznej,
- przebudowa kanalizacji ogólnospławnej,
- przebudowę sieci ciepłowniczej,
- przebudowa gazociągu.

Zastosowana inżynieria będzie standardowa i praktykowana od lat, między innymi ma być wykonane podniesienie konstrukcji nośnej mostu. Wykonanie umocnienia skarp rzeki Odry w rejonie przyczółka prawobrzeżnego obejmować będzie odcinek ok. 64 m. Natomiast w rejonie przyczółka lewobrzeżnego przewiduje się oczyszczenie istniejącego umocnienia na odcinku ok. 14 m oraz odtworzenie umocnień rozebranych na czas realizacji inwestycji na odcinku ok. 8 m. Dodatkowo w celu wzmocnienia przyczółków i filarów mostu przewiduje się wykonanie ścianek szczelnych stalowych z ocepem żelbetowym. W celu zabezpieczenia korpusu drogowego na dojazdach do mostu zaprojektowano mury oporowe o sumarycznej dł. ok. 360 m, które będą zlokalizowane poza strefą korytową rzeki. Nastąpi również wykonanie nowej izolacji pomostu oraz nawierzchni jezdni, szczelnego systemu odwodnienia mostu. Na czas wykonywania robót budowlanych przewidziano objazd tymczasowy przeprowadzany po wschodniej stronie przebudowywanego mostu. Projektowany obiekt będzie miał dł. ok. 250 m i szerokość 7 m. Most tymczasowy oparty zostanie na filarach w postaci rur stalowych wbitych w dno rzeki Odry. Tymczasowe przyczółki na brzegach wykonane zostaną z grodzic stalowych. Powierzchnia całkowita zagospodarowania terenu objętego zamierzeniem budowlanym wyniesie ok. 1,3 ha.

Most po przebudowie będzie posiadał następujące parametry techniczno-eksploatacyjne:

- schemat statyczny: belka przegubowa trójprzęsłowa w układzie gerberowskim,
- rozpiętość teoretyczna przęseł: $L_1=47,010+69,520+47,010$ m,
- rozpiętość w świetle przęsła żeglownego: $L_0 = 67,147$ m (na poziomie WWŻ),
- rzędna WWŻ (Kronsztad 86): $H_{wwz} = 41,060$ m n.p.m.,
- rzędna WWŻ (NN): $H_{wwz} = 41,150$ m n.p.m.,
- szerokość skrajni żeglownej: $L_z = 50,000$ m,
- wysokość skrajni żeglownej: $H_z = 5,250$ m,
- klasa drogi wodnej: V_a ,
- długość obiektu w osiach podparcia: $L_1 = 163,540$ m,
- długość konstrukcji nośnej: $L_2 = 164,010$ m,
- długość obiektu ze skrzydłami: $L_3 = 171,150$ m,
- kąt skosu: $\alpha_1 = 90^\circ$,
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: $\alpha_2 = 90^\circ$,
- szerokość całkowita przęsła: $B = 11,980$ m,
- szerokość jezdni: $B_j = 2 \times 3,00$ m,
- szerokość chodnika: $B_{ch} = 2 \times 2,00$ m,
- spadek poprzeczny jezdni: $i_j = 2,0\%$ (dwustronny),
- spadek poprzeczny chodnika: $i_{ch} = 3,5\%$ (jednostronny),
- nawierzchnia na jezdni: nawierzchnia asfaltowa na płycie betonowej,
- nawierzchnia na chodnikach: nawierzchnia asfaltowa na płycie stalowej,
- klasa obciążeń (po modernizacji): C wg PN-S-10030:1985,
- klasa techniczna drogi: GP 1x2.

W zakresie zagospodarowania przestrzennego sąsiedztwo lokalizacji planowanej inwestycji stanowią tereny wód powierzchniowych, tereny budowl i urządzeń hydrotechnicznych, tereny dróg oraz parkingów, obszary zabudowy usługowej, mieszkaniowej, tereny zieleni urządzonej, tereny zabudowy usług publicznych, a także tereny rozmieszczenia obiektów handlowych. Większość obszaru przedsięwzięcia jest zlokalizowana w granicach strefy A ochrony konserwatorskiej zabytkowego zespołu urbanistyczno-krajobrazowego wpisanego do rejestru zabytków pod nr 102 z roku 1958 i nr 2179 z roku 1975, a jednocześnie część północna znajduje

się w granicach stref B ochrony konserwatorskiej –otoczenia układu urbanistycznego Krosna Odrzańskiego, które objęte jest ścisłą ochroną krajobrazową.

Przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie z §3 ust. 1 pkt 60 i 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (j. t. Dz. U. z 2016 r. poz. 71) w zw. z §4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz w myśl art. 59 ust. 1 pkt. 2 ustawy o ooś, jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W odniesieniu do art. 71 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 (t. j. Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przed wydaniem decyzji wymienionych w art. 72 ust. 1 lub dokonaniem zgłoszenia określonego w art. 72 ust. 1a danej ustawy, a obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 cytowanej ustawy o ooś.

Nawiązując do art. 74 ust. 3 i ust. 3a 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 2018 r. poz. 2081 ze zm.), obwieszczeniem z dnia 27 sierpnia 2019 r., znak: GN.6220.10.3.2019.MKu, poinformowano strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Organ pismem znak GN.6220.10.4.2019.MKu z dnia 15 października 2019 r wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. W dniu 23 października 2019 r. została ona uzupełniona.

Na podstawie art. 64 ustawy o ooś, zasięgnięto opinii Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Krośnie Odrzańskim.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w swojej opinii z dnia 12 listopada 2019 r. (data wpływu 18 listopada 2019 r.) znak: DOK.DOK2.9750.35.2.2019.SL PW.104250 zajął stanowisko, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagań wskazanych w swojej opinii.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim w piśmie z dnia 15 października 2019 r. (data wpływu 16 października 2019 r.) znak WZŚ.4220.478.2019.AN, wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie zachodzi konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując warunki konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Następnie swoje stanowisko podtrzymał w piśmie z dnia 15 listopada 2019 r. znak: WZŚ.4220.586.2019.AN.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Krośnie Odrzańskim w opinii sanitarnej z dnia 08 listopada 2019 r. (data wpływu 13 listopada 2019 r.) o znaku NS-NZ-771/R-3-34/2019 stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Burmistrz Krosna Odrzańskiego po analizie wniosku oraz zgromadzonego dotychczas w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego, postanowieniem znak: GN.6220.10.6.2019.MKu z dnia 27 listopada 2019 r. nałożył na wnioskodawcę przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenie raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

Zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o ooś w przypadku, gdy obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko został stwierdzony przez organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, organ ten wydaje postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Wobec powyższego Burmistrz Krosna Odrzańskiego postanowieniem znak: GN.6220.10.7.2019.MKu z dnia 27 listopada 2019 r. zawiesił

przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 09 grudnia 2019 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie wniosło zażalenie na postanowienie Burmistrza Krosna Odrzańskiego nakładające na Wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pod nazwą: „Przebudowa mostu drogowego w Krośnie Odrzańskim w km 514,1 rz. Odry realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie 1B.1(b)”.

Tutejszy organ pismem znak: GN.6220.10.9.2019.MKu z dnia 16 grudnia 2019 r. przekazał akta sprawy do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze. Postanowieniem znak: SKO-6581/293-S/19 z dnia 07 stycznia 2020 r. Samorządowe Kolegium Odwoławcze uchyliło zaskarżone postanowienie w całości i przekazało sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.

Mając powyższe na uwadze, tut. organ wznowił zawieszono postępowanie, a następnie ponownie przeanalizował zebrany materiał dowodowy z uwzględnieniem uwarunkowań określonych w art. 63 ustawy o ooś stwierdzając, iż projektowana inwestycja położona jest w obszarach Natura 2000 Krośnieńska Dolina Odry i Dolina Środkowej Odry, w obszarze antropogenicznie ukształtowanym miasta Krosna Odrzańskiego oraz odcinka rzeki Odry w sąsiedztwie mostu w tym obejmujących: wały przeciwpowodziowe, przystań żeglarska na lewym brzegu rzeki i teren dawnej przystani na prawobrzeżnej części Krosna Odrzańskiego, bulwary, zejścia do rzeki, infrastruktura rekreacyjna, oświetlenie. Ponadto planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarze Jednolitych Części Wód Powierzchniowych PLGRW6000211739 Odra od Strugi Czarnej do ujścia Nysy Łużyckiej oraz na obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych PLGW600068. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. JCWP Odra od Czarnej Strugi do Nysy Łużyckiej zagrożona jest nieosiągnięciem celów środowiskowych. JCWPd od względem oceny ryzyka niespełnienia celów środowiskowych jest niezagrażona. Według opinii znak DOK.DOK2.9750.35.2.2019.SL Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej planowane przedsięwzięcie dotyczy zasadniczo przebudowy budowli już istniejącej i nie będzie powodowało nowej presji na stan JCWP i JCWPd. Ze względu na dotychczasowe wykorzystanie terenu oraz charakter planowanych prac oceniono, że przedsięwzięcie nie będzie wpływało negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych ustalonych w aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry dla ww. jednolitych części wód. Prace planowane do realizacji w ramach przedsięwzięcia nie wpłyną znacząco i trwale na pogorszenie elementów biologicznych, hydromorfologicznych i fizykochemicznych jednolitych części wód. Na etapie realizacji mogą wystąpić oddziaływania powodujące zwiększenie stężenia zawieszin w wodach, w okolicy prowadzenia prac w korycie rzeki i strefie przybrzeżnej. Może to skutkować czasowym pogorszeniem warunków świetlnych dla makrofitów i fitobentosu oraz z ograniczeniem występowania ichtiofauny makrobezkręgowców bentosowych. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wykorzystania maszyn i urządzeń, co stwarza ryzyko wystąpienia niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych, mogących mieć wpływ na zanieczyszczenie wód lub gleby. Czasowo może wystąpić również zmiana warunków przepływu wód w związku z realizacją działań w korycie rz. Odry. Wskazane oddziaływania będą krótkotrwałe, ograniczone tylko do fazy realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane w ujściu rzeki, na obszarach wybrzeży i w środowisku morskim, na obszarach górskich i leśnych, na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia, obszarach przylegających do jezior, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W projektowanym obszarze wycinki znajduje się około 35 drzew i 160 m² krzewów. Szczegółowy zakres wycinki drzew i krzewów zostanie określony na etapie projektu budowlanego.

Według Karty Inwestycyjnej Przedsięwzięcia (KIP) inwestycja będzie miała bezpośredni wpływ na siedlisko przyrodnicze 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidention* p.p. (czasowe zajęcie terenów potencjalnego występowania siedliska, uszkodzenie roślin). Zostanie czasowo zniszczone siedlisko na powierzchni 0,03 ha (powierzchnia zajmowana w 2018 r.) z 115,22 ha stwierdzonych

w obszarze (0,03%). Siedlisko wykształca się w miejscach świeżo odsłoniętych przez wody, więc trudno określić jakie uwarunkowania wodne będą w okresie prowadzenia prac. Być może nie będzie warunków do występowania siedliska albo będzie miało wyjątkowo dobre warunki do wzrostu. W treści opinii znak: WZŚ.4220.478.2019.AN Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim (zwaną dalej opinią RDOŚ) określono, iż stan zachowania ww. płata roślinności nie został oceniony a ww. siedlisko przyrodnicze zostało wskazane jedynie na podstawie występowania, w dniu obserwacji zbiorowisk roślinnych, będących jego identyfikatorami fitosocjologicznymi. Literatura przedmiotu (Herbich J. (red.) 2004, s. 109-114) wskazuje, że warunkiem występowania ww. siedliska jest zróżnicowanie przepływów rzeki (amplituda wahań poziomu wody) determinująca odsłanianie koryta średniej wody, procesy erozji i akumulacji a także przynoszenie nasion przez wodę. Realizacja inwestycji nie wpływa na zaburzenia żadnego z ww. czynników sprawczych wykształcenia się siedliska, stąd nie można mówić o jego zniszczeniu. Zwłaszcza, że jego powierzchnia była w tym miejscu „symboliczna” i nie ma pewności co do jej występowania (trwania) w tym samym miejscu w momencie rozpoczęcia przedmiotowych prac. Typowe dla siedliska zbiorowiska cechują się dużą dynamiką, są niszczone przez wysoki stan wody i odtwarzają się od nowa pod warunkiem wystąpienia sprzyjających warunków meteorologicznych, choć wielkość powierzchni zajętej przez siedlisko na stanowisku może ulec znacznym wahaniom (Mróz W. (red.) 2015, s. 142). Po zakończeniu budowy teren realizacji inwestycji będzie nadal posiadał charakter umożliwiający powstanie typowego dla tego siedliska zbiorowiska roślinności. Ponadto płyty tego siedliska mogą wykształcić się w dowolnym innym miejscu w sąsiedztwie obszaru inwestycji. Biorąc pod uwagę ich obecny charakter można prognozować, że siedlisko Natura 2000 o kodzie 3270 jest powszechne w Krośnieńskiej Dolinie Odry, na co wskazuje np. jego sumaryczna powierzchnia 115,22 ha podawana w SDF-ie obszaru wiedząc, że powierzchnie pojedynczych płatów są rzędu nawet tylko 100 m².

Przedsięwzięcie będzie miało bezpośredni wpływ na gatunki objęte ścisłą ochroną gatunkową tj. na kotewkę orzecha wodnego oraz salwinię pływającą (czasowe zajęcie siedlisk, uszkodzenie roślin lub ich form przetrwalnikowych). Most tymczasowy zajmie czasowo siedlisko kotewki i potencjalne siedlisko salwini. Z opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim wynika, iż gatunki te należą do roślin jednorocznych, a ich występowanie w rzece zależne jest od uwarunkowań siedliskowych i losowości. Stwierdzone stanowiska mogą nie zostać potwierdzone przed rozpoczęciem prac. Kotewka orzech wodny oraz salwinia pływająca są objęte ścisłą ochroną gatunkową, a kotewka dodatkowo wymagająca ochrony czynnej. Literatura przedmiotu wskazuje, że są to gatunki ciepłolubne. Osiągają w Polsce północną granicę zwartego europejskiego zasięgu - co istotne w rejonie planowanej inwestycji, a występują głównie w zbiornikach wodnych - wodach stojących lub wolno płynących, np. starorzeczach, stawach, gliniankach, rowach. Stwierdzone stanowiska tych roślin występują w zatokach, między ostrogami. Kotewka i salwinia rozmnaża się przez wodę (hydrochoria). Lokalizacja na rzece, na której występują zmiany stanów wody oraz zjawiska powodzi z dużą dynamiką przepływu i prędkości wody skłania ku przypuszczeniu, że są to stanowiska efemeryczne, będące wynikiem nietrwałych cech jego środowiska. Metodyka oceny stanu zachowania gatunku i jego siedliska, wskazana i stosowana w monitoringu prowadzonym przez GIOŚ dla kotewki orzecha wodnego, za stanowisko uznaje zbiornik wodny. Nie ma zatem możliwości uznania ww. miejsca jako stanowisko kotewki, oceny stanu zachowania gatunku w tym miejscu i oceny stanu jego siedliska, zgodnie z ww. metodyką. Podobnie należy rozpatrywać miejsce występowania salwini pływającej. Wskazane na mapie stanowiska kotewki, będące wynikiem inwentaryzacji terenowej w roku 2017, w sąsiedztwie modernizowanego mostu, tj. w basenie portowym w Krośnie Odrzańskim i w pięciu zatokach międzyostrogowych, a także stanowiska salwini w dwóch zatokach międzyostrogowych, powyżej i poniżej miejsca oddziaływania inwestycji pozwalają prognozować, że występowanie ww. gatunków roślin dotyczy także innych miejsc w korycie Odry. Rzeka pełni raczej rolę obszaru tranzytowego ich osobników do nowych miejsc o stabilnych bądź sprzyjających dla niej warunkach siedliska (np. starorzeczy, basenów przystani i portów, zatok między ostrogami). Odra umożliwia wędrówkę gatunków i tak należy oceniać fakt występowania osobników ww. roślin w zatokach międzyostrogowych przy moście. Wobec prognozowanej nietrwałości i niestabilności miejsca występowania przedmiotowych gatunków, położenia stanowiska na granicy zasięgu, konieczności uzyskania zwolnienia (odstępstwa)

od zakazów w przypadku jego zniszczenia, zdecydowano się określić warunki ewentualnego zniszczenia płatów z kotewką bądź salwinią na etapie decyzji derogacyjnej. Może bowiem nastąpić sytuacja, w której przed podjęciem prac znanych stanowisk roślin nie będzie bądź będą w innym rozmiarze. Stwierdzenia obecności kotewki w kilku oddalonych od siebie miejscach w dolinie Odry (baseny portowe w Cigacicach i Krośnie Odrzańskim, starorzeczka na północ od m. Przewóz gm. Bojadła, zatoki między ostrogami rzeki przy moście kolejowym w okolicach Nietkowic oraz w Cigacicach) nie wynikające z potrzeb rozpoznania (inventaryzacji) miejsc jej występowania w środkowym odcinku doliny Odry sugeruje jej powszechne występowania na całym odcinku Odry od Nowej Soli do Krosna Odrzańskiego, co jest kluczowe do rozstrzygnięcia o potrzebie podejmowania ochrony czynnej bądź koniecznym jej rozmiarze i sposobie. Ponadto, po zakończeniu budowy i rozebraniu mostu tymczasowego uwarunkowania siedliskowe przewidywanego obszaru oddziaływania inwestycji nie zmieniają się, dając możliwość ponownego zasiedlenia osobników ww. gatunków roślin. Faktycznie nie nastąpi trwale zniszczenie siedliska gatunków i można mówić jedynie o niszczeniu osobników. Prawie z pewnością można powiedzieć, że po realizacji inwestycji, w tym rozebraniu mostu tymczasowego i rekultywacji terenu (przywrócenia jego obecnego charakteru) osobniki gatunków powrócą na zajmowany obszar.

Na działania związane z przedsięwzięciem najbardziej narażona jest kolonia oknówki *Delichon urbica*. Jaskółki zakładają gniazda (ok. 60 gniazd) na metalowej konstrukcji pod spodem mostu. Z uwagi na w/w zagrożenie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w swojej opinii określił uwarunkowania określone w pkt II. 2 lit. a niniejszej decyzji minimalizujące straty z tytułu utraty lęgów tego gatunku. Ponadto według ww. opinii przy założeniu najbardziej niekorzystnego scenariusza, że jaskółki nie wyprowadzą lęgów w okresie remontu mostu, powstała strata nie będzie miała wpływu na stan zachowania gatunku, gdyż oknówka jest gatunkiem pospolitym w całym kraju, licznie a lokalnie nawet bardzo licznie lęgowym. Ponadto zasiedla tereny zurbanizowane, które otaczają most i z pewnością osobniki znajdują zastępcze siedliska rozrodu już na terenie bądź w sąsiedztwie Krosna Odrzańskiego.

Jednakże przed przystąpieniem do realizacji prac na przebudowywanym moście drogowym, na umyślne płoszenie oknówek, w okresie lęgowym w miejscach rozrodu lub wychowu młodych lub potrzeby zniszczenia gniazd wymagane będzie uzyskanie odstępstwa od zakazów ochrony gatunkowej z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j.t. Dz.U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.).

Podobne zezwolenie może dotyczyć występowania kotewki orzecha wodnego (dalej kotewki) oraz salwini pływającej.

Obszar planowanej inwestycji oraz jej oddziaływania nie stanowi miejsc pełniących ważne funkcje dla ptaków lęgowych, przelotowych czy dzięcioła średniego. W okolicy inwestycji występują pospolite w Polsce ptaki gatunków miast czy siedzib ludzkich, np. wróbel, sierpówka, kos. Na brzegach Odry stwierdzono żerujące osobniki czapli siwej, krzyżówki, pliszki siwej i sieweczki rzecznej. Obszar inwestycji nie pełni zatem szczególnie ważnej funkcji z punktu widzenia awifauny, a występujące w nim potencjalne siedliska lęgowe jak i żerowiska są licznie reprezentowane na terenach sąsiednich. Stanowisko lęgowe w obszarze inwestycji posiada wyłącznie oknówka.

Wśród gatunków ptaków stwierdzonych w rejonie inwestycji, nie występowały gatunki będące przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000, gdyż krzyżówka, stanowi przedmiot ochrony wyłącznie jako gatunek przelotny. Gatunek ten, w planie zadań ochronnych obszaru (dalej pzo), ustanowionym w 2017 roku, ma właściwy stan ochrony. Zidentyfikowane zagrożenia, wyłącznie potencjalne, dotyczą natomiast: obniżenia poziomu lustra wód gruntowych, skutkujących ograniczeniem powierzchni torfianek, starorzeczy, śródpolnych oczek wodnych, wilgotnych łąk i terenów bagiennych w granicach obszaru. Inwestycja nie jest realizowana na działkach objętych działaniami ochronnymi wskazanymi w pzo, w tym w zakresie ochrony czynnej bądź metod gospodarowania. Biorąc pod uwagę lokalny i odwracalny charakter inwestycji, szeroką dostępność siedlisk zastępczych na czas prowadzenia prac, nie przewiduje się negatywnego wpływu na ten gatunek, jak również na jego siedliska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Zidentyfikowane w SDF-ie zagrożenia, presje i działania, mające duży negatywny wpływ na obszar Natura 2000 Krośnieńska Dolina Odry dotyczą: na poziomie wysokim - gospodarki leśnej i plantacyjnej,

szczególnie usuwanie martwych i umierających drzew oraz regulowania (prostowania) koryt rzecznych i modyfikowania funkcjonowania wód (prądów rzecznych, budowy obiektów hydrotechnicznych, jazów i zbiorników wodnych), a na poziomie średnim - zmiany sposobu uprawy, polowań i pozyskiwania dzikich zwierząt, zanieczyszczenia wód powierzchniowych. Te związane z oddziaływaniem przedmiotowej inwestycji dotyczą jedynie tymczasowej ingerencji w dotychczasowy sposób użytkowania fragmentu międzywala, na niewielkiej powierzchni - łącznie ok. 1,3 ha. Ponadto teren placów technologicznych i dróg technologicznych obejmuje odcinek międzywala w granicach miasta, czyli teren o intensywnym wpływie człowieka (hałas, obecność ludzi, pojazdów i maszyn, oświetlenie, pielęgnowanie zieleni urządzonej).

Prowadzenie planowanych w ramach przedsięwzięcia prac będzie miało wpływ na ichtiofaunę (zmęcenie wody, czasowe zakłócenia w siedliskach). Wyniki badań ichtiofauny Odry (na odcinku pomiędzy Bytomiem Odrzańskim a Osiecznicą) – stwierdziły występowanie trzech gatunków chronionych ryb – w tym dwóch będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Krośnieńska Dolina Odry: różanki *Rhodeus amarus*, kozy *Cobitis taenia* oraz śliza pospolitego *Barbatula barbatula*. Negatywne oddziaływania inwestycji mogą dotyczyć jedynie etapu realizacji i mogą obejmować: niezamierzone spłoszenie osobników i lokalne pogorszenie cech ich siedliska. Według opinii RDOŚ na badanym terenie koryto Odry jest szerokie, z brzegami zaopatrzonymi w ostrogi i już w sąsiedztwie zakresu oddziaływania inwestycji (tj. na 200 metrowym odcinku rzeki objętej pracami) występują mikrohabitaty odpowiednie do przebywania, żerowania i rozrodu ryb. Z uwagi na planowany krótkotrwały i ustępujący charakter prac w obrębie koryta rzecznej, punktową (miejscową) lokalizację prac i odwracalność procesów (wykształcenie się nowych siedlisk i kolonizacja gatunków) nie przewiduje się trwałego negatywnego wpływu inwestycji na ww. gatunki ryb. Realizacja przedsięwzięcia nie powoduje również przerwania ciągłości rzeki, zapewniona więc zostanie możliwość migracji organizmów wodnych.

Przedsięwzięcie będzie bezpośrednim zagrożeniem dla osobników bobra oraz wydry. Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim wskazuje, iż Odra w okolicy mostu w Krośnie Odrzańskim jest miejscem występowania chronionych w obszarze Natura 2000 ssaków: bobra europejskiego i wydry europejskiej. Obszar realizacji inwestycji nie jest istotny dla ich występowania, gdyż nie stanowi wyjątkowych miejsc żerowania i rozrodu, w jego pobliżu powszechnie występują tego typu siedliska, zajmuje niewielką powierzchnię obszaru. Trzeba uznać brak istotnego oddziaływania na ww. gatunki ssaków.

Prowadzenie prac będzie miało także wpływ na nietoperze. Badania przy mostach we Wrocławiu, (Urban R. 2009) wskazują, że większość nietoperzy preferuje przelot pod mostem (nocki, karliki), mroczi i borowce przelatują zarówno pod mostem, jak i nad nim. Możliwe są także lokalne oddziaływania na herpetofaunę (żaby zielone, zaskroniec - płoszenie, zabijanie – w wyniku przejazdów pojazdów obsługujących roboty). Potencjalne siedliska pachnicy dębowej są w pobliżu przedsięwzięcia i jeśli te drzewa nie będą usuwane, nie ma dla tego gatunku zagrożenia. Prace przy moście tymczasowym i stałym mogą mieć lokalny wpływ na chronione gatunki małży (obszary te ponownie zostaną zasiedlone po zakończeniu robót). Realizacja przedsięwzięcia nie powoduje przerwania ciągłości rzeki, zapewniona więc zostanie możliwość migracji organizmów wodnych. Opinia RDOŚ wskazuje, iż realizacja inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie spowoduje znaczącego wpływu na integralność ww. obszarów Natura 2000 (nie prowadzi do ich fragmentacji), a także na spójność sieci Natura 2000 (nie tworzy bariery bądź nowej przeszkody dla migracji zwierząt). W czasie realizacji inwestycji osobniki zwierząt (ptaków, płazów, gadów, owadów, ssaków) korzystające z terenu między wala w sąsiedztwie modernizowanego i tymczasowego mostu znajdą i raczej przeniosą się w dogodne siedliska dla rozrodu, żerowania i zimowania, w bezpiecznej odległości od miejsca prac. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren prac zostanie „przywrócony” do dotychczasowego użytkowania umożliwiając adaptację przyrodniczą tych miejsc. Możliwe, a nawet prawie pewne jest ponowne zasiedlenie przez jaskółki (oknówki) metalowej konstrukcji nośnej mostu, tj. miejsc w których zasiedliła się obecna kolonia. Modernizowany most nie jest miejscem lęgów lub zimowania nietoperzy, a teren jego sąsiedztwa może stanowić jedynie obszar ich żerowania bądź przemieszczania się. Przeprowadzona inwentaryzacja nie stwierdziła, a sposób użytkowania terenu nie wskazuje na występowanie w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia chronionych gatunków owadów. W przypadku realizacji inwestycji jedynie budowa mostu tymczasowego

(przemieszczanie mas ziemnych) może zmienić warunki potencjalnego siedliska ww. gatunków małży i to w części jednej z zatok między ostrogami w sąsiedztwie mostu. Wobec licznych, dogodnych miejsc dla występowania osobników tych gatunków w dolinie Odry w pobliżu miejsca realizacji inwestycji, nie ma konieczności podejmowania dodatkowych działań minimalizujących z tytułu wpływ inwestycji na ww. gatunki. Natomiast oddziaływania na płazy i gady mogą być incydentalne i dotyczyć pojedynczych (losowych) przypadków i osobników, a w celu ich zminimalizowania wprowadzono uwarunkowanie pkt II.2 lit b niniejszej decyzji nakazujące przypadkowo pochwycone w wykopie uwolnić w najbliższe bezpieczne im miejsce.

Inwestycja jest położona poza obszarem projektowanych korytarzy ekologicznych. Zakres wykorzystania zasobów środowiska, na etapie realizacji inwestycji, nie zakłada istotnych zmian w zasobach, tworach i składnikach miejsca oraz najbliższego sąsiedztwa przedsięwzięcia. Realizacja prac nie zmieni dotychczasowych układów krajobrazowych i ekosystemowych a oddziaływania budowy będą lokalne, okresowe i ustąpią po ich zakończeniu.

Karta informuje, że na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wystąpienie dwóch typów emisji do powietrza: emisji spalin wynikającej z pracy maszyn i ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruchu pojazdów transportujących drewno i materiały budowlane oraz emisji pyłów wynikającej z pracy maszyn budowlanych oraz ruchu pojazdów. W okresie prowadzenia wycinki drzew i krzewów, w czasie prowadzenia prac ziemnych oraz budowy źródłem zanieczyszczeń powietrza będą maszyny budowlane oraz pojazdy transportujące surowce i materiały potrzebne do wykonania poszczególnych robót. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany i na obecnym etapie jest trudna do oszacowania. Źródłem emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza mogą być także prace ziemne związane z usuwaniem humusu, rozbiórką istniejących obiektów, utwardzaniem nawierzchni, a także wycinką drzew i krzewów oraz przeładunkiem materiałów budowlanych. Emisja pyłu podczas tego typu prac ma charakter niezorganizowany, uzależniony nie tylko od ilości i rodzaju usuwanego i transportowanego materiału, ale w głównej mierze od warunków meteorologicznych i wilgotności podłoża. Wobec tego poziom emisji jest trudny do oszacowania. Na etapie eksploatacji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała z pracy i ruchu maszyn oraz pojazdów koniecznych do przeprowadzenia ewentualnych prac modernizacyjnych i konserwacyjnych.

Na etapie realizacji inwestycji emisja hałasu będzie generowana przez pracę maszyn i ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruch pojazdów obsługujących budowę. Zasięg oddziaływania hałasu związanego z budową zależęć będzie od typu zastosowanych maszyn, liczby równocześnie pracujących maszyn i czasu ich pracy. Poziom mocy akustycznej większości maszyn budowlanych oraz pilarek łańcuchowych mieści się w granicach LWA = 105-115 dB. Na etapie eksploatacji emisja hałasu do powietrza będzie wynikała z pracy i ruchu maszyn oraz pojazdów koniecznych do przeprowadzenia ewentualnych prac modernizacyjnych i konserwacyjnych. Po zakończeniu robót i rozbiórce mostu tymczasowego wszelkie dodatkowe uciążliwości dla środowiska i ludzi ustaną.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady typowe dla prac związanych z budową i przebudową dróg i mostów, głównie z grupy 15 i 17 katalogu odpadów. Potencjalne powstawanie odpadów na etapie eksploatacji związane będzie z prowadzeniem prac utrzymaniowych i konserwacyjnych oraz z ruchem pojazdów.

Skutkiem logistyki przedsięwzięcia, budowy i późniejszej eksploatacji będą oddziaływania skali, która nie spowoduje naruszenia równowagi przyrodniczej, a która musiałaby być poprzedzona oceną oddziaływania na środowisko i ustaleniem nietypowych działań zapobiegających oraz minimalizujących. Nie będzie to też wymiar, który wymagałby kompensacji przyrodniczej.

Odstąpienie od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania poprzedzono także odniesieniem do łącznie traktowanych okoliczności z zakresu ochrony przyrody wskazanych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, czyli rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla ochrony przyrody oraz rodzaju i skali możliwego oddziaływania w odniesieniu do uwarunkowań przyrodniczych najbliższych wielkoobszarowych form ochrony przyrody. Oddziaływania te będą punktowe, co najwyżej lokalne - budowa na odcinku długości około 0,2 km, ustępujące i odwracalne, będą dotyczyły obiektu

zbudowanego przez człowieka w terenie miasta - obszaru powstałego, przekształcanego kształtowanego głównie przez człowieka, tj. ruchu drogowy i wodny, hałas, oświetlenie, penetracja doliny rzecznej.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia generalnie nie wiąże się z ryzykiem poważnej awarii. Na etapie realizacji sytuacją awaryjną może być wyciek substancji ropopochodnych do gruntu. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu podstawowych zasad i dobrych praktyk prowadzenia robót budowlanych. Poważną awarią, w kontekście eksploatacji przedmiotowego mostu drogowego może być wyciek transportowanych substancji niebezpiecznych. Skutkiem poważnej awarii związanej z etapem eksploatacji może być zatem bezpośrednio i pośrednio skażenie środowiska na skutek niekontrolowanego wycieku szkodliwych substancji do gleby, wód powierzchniowych lub podziemnych. Zasięg oraz skutki oddziaływania toksycznych substancji zależne są od ich rodzaju, ilości, zdolności migracji w środowisku, miejsca wycieku oraz stopnia wrażliwości środowiska.

Ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej, przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych, ocenia się jako bardzo niskie. Wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na zmiany klimatyczne – ze względu na jego skalę i charakter, również nie będzie znaczący.

Wody opadowe z obiektu mostowego zostaną podłączone do projektowanych odcinków kanalizacji. Po stronie południowej mostu zaprojektowano kanalizację deszczową na odcinku ul. Trakt Książęcy, ul. Słoneczna i ul. Murna z odprowadzeniem do rz. Odry. Przed wylotem zaprojektowano układ podczyszczenia wód opadowych. Przewidywana ilość wód odprowadzana wylotem: $W3=50 \text{ dm}^3/\text{s}$. Po stronie północnej zaprojektowano przebudowę istniejącej kanalizacji w ul. Nadodrzańskiej wraz układem podczyszczenia i wylotem W1 oraz budowę nowej kanalizacji deszczowej.

Zgodnie z KIP, w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zaplanowano realizację czterech inwestycji, które mogą potencjalnie powodować kumulację oddziaływań: rewitalizacja części dolnego miasta obejmującego ulice: Bobrowa, Grobla, pl. Prusa, Żeromskiego, Wodna, Rybaki; budowa obwodnicy m. Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29 wraz z przebudową istniejących urządzeń infrastruktury technicznej, zabezpieczeniem terenów rolnych i leśnych oraz ochrona dóbr kultury, zabezpieczenie przed powodzią miasta Krosno Odrzańskie, odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry – przystosowanie do III klasy drogi wodnej na odcinku od miejscowości – Śceniawa do ujścia Nysy Łużyckiej – Etap II.

Ze względu na lokalizację oraz zakres przedsięwzięcia nie zachodzi ryzyko transgranicznego oddziaływania na środowisko, a bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Po analizie przedłożonych dokumentów, biorąc pod uwagę powyższe, Burmistrz Krosna Odrzańskiego orzekł jak w sentencji.

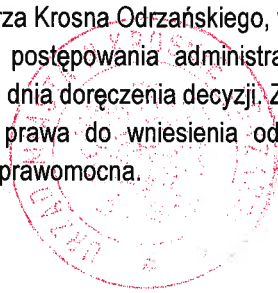
Pouczenie

Na podstawie art. 127 § 1 i 2, art. 129 § 1 i 2, w związku z art. 17 pkt 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Zielonej Górze, za pośrednictwem Burmistrza Krosna Odrzańskiego, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią osobę ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Otrzymują:

1. Państwowe Gospodarstwo Wodne
Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu



Z up. BURMISTRZA
Monika Buczyńska
NACZELNIK
Wydziału Gospodarki Nieruchomościami,
Ochrony Środowiska i Rolnictwa

Pełnomocnik :

Pan Marek Kłonica, Sweco Consulting Sp. z o.o.-Lider JV

adres do korespondencji:

Al. Armii Krajowej 61 Budynek C

50-541 Wrocław;

2. Strony poprzez obwieszczenie;

3. aa.

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Gospodarki Morskiej
i Żeglugi Śródlądowej
Departamentu Orzecznictwa i Kontroli
Gospodarowania Wodami
Wydział Ocen Wodnoprawnych
Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa;
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Gorzowie Wielkopolskim
ul. Jagiellończyka 13
66-400 Gorzów Wielkopolski;
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
w Krośnie Odrzańskim
ul. Nadodrzańska 24
66-600 Krosno Odrzańskie.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: GN.6220.10.13.2019.MKu z dnia 02 marca 2020 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

Zakres Zadania obejmuje przebudowę istniejącego mostu drogowego w celu zapewnienia minimalnego prześwitu pod obiektem i umożliwienia skutecznego prowadzenia akcji łodolamania na Odrze oraz dostosowanie istniejącej przeprawy w możliwych aspektach¹ do warunków stawianych przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie. Minimalny wymagany prześwit pod obiektem, ponad Najwyższą Wodę Żeglowną (WWŻ), wynosi 5,25 m i musi być zachowany na całej szerokości toru wodnego dla klasy Va drogi wodnej tj. na długości równej 50,0m. Do celów projektowych poziom WWŻ został wskazany przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie na poziomie 41,150 m n.p.m. NN. Ponadto Zadanie obejmuje także lokalną rozbudowę i dostosowanie infrastruktury drogowej do przebudowywanego mostu drogowego. W związku z koniecznością zapewnienia ciągłości ruchu na drodze krajowej nr 29, na czas przebudowy istniejącego obiektu mostowego wybudowany zostanie most tymczasowy. Szczegółowy zakres prac zostanie ustalony w Programie Prac Konserwatorskich.

2. Dane dotyczące działek (nr, obręb, ark., właściciel: imię nazwisko, adres):

Realizacja Zadania wymaga zmian w zakresie istniejącego pasa drogowego. Dla działek, do których Skarb Państwa (GDDKiA, PGW Wody Polskie) nie posiada prawa do dysponowania nieruchomością na cele budowlane, zajdzie konieczność ich częściowego wywłaszczenia w trybie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1474 ze zm.). Wykaz działek ewidencyjnych planowanych do zajęcia przedstawiono w Załączniku 1. do KIP.

3. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

Powierzchnia całkowita zagospodarowania terenu objętego zamierzeniem budowlanym wynosi ok. 1,3 ha.

Informacje o dotychczasowym wykorzystaniu powierzchni nieruchomości:

Most -obiekt, którego dotyczy omawiane zadanie jest mostem drogowym wybudowanym w 1905 r., zlokalizowanym w km 53+067 drogi krajowej nr 29, która przebiega od granicy państwa z Niemcami w Słubicach do Połupina koło Krosna Odrzańskiego (do DK 32) i stanowi przeprawę przez rzekę Odrę. Obecnie konstrukcję ustroju nośnego stanowi trójprzęsłowa belka przegubowa w układzie gerberowskim (statycznie wyznaczalna). Konstrukcja stalowa, nitowana z jazdą dołem. Dźwigary główne kratowe o pasie górnym zakrzywionym. Podpory masywne, kamienne, z trzonem betonowym, posadowione częściowo na palach drewnianych, częściowo bezpośrednio, w osłonie ścian szczelnych drewnianych. Most ułożyskowany jest na podporach na czterech parach łożysk stalowych, po jednej parze na każdej podporze, w tym na dwóch podporach łożyska stałe i na dwóch ruchome. Przyczółki masywne, kamienne, z trzonem betonowym, posadowione na palach drewnianych. Umocnienie skarp przy przyczółkach z kostki kamiennej na zaprawie cementowej. Podpory masywne, kamienne, z trzonem betonowym. Zgodnie z dokumentacją archiwalną z 1905 r. filar prawobrzeżny posadowiony na palach drewnianych, w osłonie z drewnianej palisady, filar lewobrzeżny posadowiony bezpośrednio w osłonie ściany szczelnej z drewnianej palisady. Ciosy podłożyskowe kamienne. Obiekt nie posiada szczelnego systemu odwodnienia, woda z wpustów odprowadzana jest wprost do rzeki.

Informacja o pokryciu szatą roślinną Większość obszaru objętego planowanymi pracami zajmuje zieleń urządzona oraz roślinność ruderalna. Z uwagi na zabudowę miejską spora część obszaru pozbawiona jest pokrywy roślinnej. W sąsiedztwie koryta Odry występują układy roślinności łąkowej, szuwarowej i namuliskowej. W świetle mostu i jego bezpośrednim otoczeniu, w obrębie brzegów, rzeki występują dwa gatunki objęte ochroną: salwinia pływająca *Salvinia natans* oraz kotewka orzech wodny *Trapa natans*, a także jeden typ siedliska przyrodniczego z I Załącznika Dyrektywy Siedliskowej: 3270 zalewane muliste brzegi rzek z roślinnością *Chenopodium rubri* p.p. i *Bidention* p.p.

4. Rodzaj technologii:

Odcinkowe umocnienie skarp oraz mury oporowe.

Przewidziano wykonanie nowego umocnienia skarpy brzegu prawego rzeki Odry w rejonie przyczółka prawobrzeżnego na odcinku ok. 27 m od strony górnej wody oraz na odcinku ok. 37 m od strony dolnej wody. Przewidziano odtworzenie istniejącego umocnienia skarpy brzegu lewego rzeki Odry w rejonie przyczółka lewobrzeżnego na odcinku ok. 8 m od strony dolnej wody (rozbiórka istniejącego umocnienia na potrzeby wykonania wzmocnienia systemu posadowienia podpory) oraz oczyszczenie pozostałej części istniejącego umocnienia na odcinku ok. 14 m od strony dolnej wody. Umocnienie skarp kostką kamienną na zaprawie cementowej. W zakresie murów oporowych przewiduje się umocnienie korpusu drogowego na dojazdach do obiektu mostowego o szacunkowej długości 360 m.

Konstrukcja nośna.

Konstrukcja nośna zostanie podniesiona z wykorzystaniem podpór tymczasowych. Wzmocnienia będą wymagały poprzecznic w rejonie podparcia tymczasowego. Projektuje się również wzmocnienie podłużnic skrajnych w najdłuższych polach przęseł kratowych oraz pasów górnych dźwigarów kratowych w przęsłach skrajnych. Zakres prac remontowych konstrukcji stalowej zostanie doprecyzowany po wykonaniu robót rozbiórkowych, demontażowych i oczyszczeniu konstrukcji. W obrębie chodników wykonane zostaną naprawy lub wymiana skorodowanych elementów. Konstrukcje przęseł zostaną oczyszczone strumieniowo-ścienne oraz zabezpieczone antykorozyjnie.

Podpory.

Przewiduje się wzmocnienie posadowienia przyczółków i filarów poprzez wykonanie ścianki szczelnej stalowej z ocepem żelbetowym oraz rozbiórkę kamiennego zwieńczenia podpór i skrzydeł oraz ciosów podłożyskowych. Po ich oczyszczeniu i konserwacji zostaną powtórnie zamontowane na podwyższonych podporach. Do oblicowania podpór zastosowane zostaną elementy kamienne współgrające strukturą i barwą z istniejącymi kamiennymi elementami podpór. W ramach przebudowy podpór zostaną wykonane: oczyszczenie, spoinowanie, uzupełnienie ubytków konstrukcji podpór. Wykonana zostanie również iniekcja zarysowań istniejącej części.

Wyposażenie.

Istniejące izolacje pomostu zostaną zerwane wraz z istniejącą nawierzchnią. Nowa izolacja pomostu zostanie wykonana z papy zgrzewalnej, układanej jednowarstwowo. W ramach przygotowania powierzchni żelbetowego pomostu do ułożenia nowej izolacji wykonana zostanie reprofilacja z zapraw niskoskurczowych, aby uzyskać poprzeczne 2% spadki jezdni. Na chodnikach wykonana zostanie izolacja bezszwowa, szczelna typu MMA. Pozwoli ona na dokładne uszczelnienie powierzchni, zwłaszcza w obrębie otworów w pomoście obiektu, przez które przechodzą elementy kratownicy dźwigarów głównych. Nawierzchnia jezdni na obiekcie zostanie wykonana w nawiązaniu do konstrukcji warstw drogowych na dojazdach do mostu w postaci: warstwy ścieralnej (beton asfaltowy 40 mm) oraz warstwy wiążącej (asfalt twardolany 45 mm). Na chodnikach zostanie wykonana nawierzchnia bitumiczna z asfaltu twardolanego. Przewiduje się wykonanie szczelnego systemu odwodnienia. Zostaną zdemonstrowane istniejące wpusty znajdujące się w jezdni, a wykonane wpusty krawężnikowe. Aby zebrać w szczelny system także wodę z sączków zostaną one przesunięte między skrajne podłużnice a pasy dolne dźwigarów. Dwa kolektory zbiorcze o średnicy 250 mm zostaną poprowadzone pod wspornikami chodnikowymi. Kolektory zostaną wpięte do systemu kanalizacji deszczowej poza obiektem. Przewiduje

się oczyszczenie, konserwację i rektyfikację istniejących łożysk. W przypadku elementów łożysk wielowahaczowych na przyczółkach, których oględziny są mocno utrudnione bez demontażu łożysk, zostaną one oczyszczone i zakwalifikowane do wymiany, jeśli zostanie stwierdzona ich zaawansowana korozja. Przewiduje się wymianę urządzeń dylatacyjnych na nowe. Dylatacje na przyczółkach szczelne, jednomodułowe. Dylatacje przy przegubach (końce przęseł wspornikowych) w rejonie jezdni szczelne, jednomodułowe, w rejonie chodników (rozdzielenie otworem w pomoście, przez który przechodzi słupek kratownicy) również dylatacje szczelne, jednomodułowe. Przewiduje się oczyszczenie i zabezpieczenie antykorozyjne istniejących balustrad historycznych na krawędziach obiektów. Oświetlenie obiektu stanowić będą 4 latarnie historyczne (z podwójnymi wysięgnikami), osadzone na masywnych słupkach balustrady, wieńczących przyczółki. Latarnie historyczne zostaną oczyszczone, odnowione i zamontowane ponownie na podwyższonej konstrukcji obiektu. Istniejące współczesne oprawy oświetleniowe zostaną wymienione na nowe stylizowane, o wyglądzie dostosowanym do pierwotnych opraw oświetleniowych. Współczesne latarnie na przyczółkach zostaną zdemontowane i zastąpione oświetleniem przewidzianym w projekcie branżowym. Przewiduje się wymianę rur osłonowych zasilania latarni na obiekcie, które znajdują się pod wspornikiem chodnikowym od dolnej wody. Kable telekomunikacyjne znajdujące się obecnie na obiekcie zostają przełożone wg projektu branżowego. Po przebudowie mostu zostaną umieszczone pod wspornikiem chodnikowym od strony górnej wody rezerwowe rury osłonowe, pozostające do dyspozycji zarządcy obiektu. Ich ilość zostanie ustalona z zarządcą na etapie Projektu Budowlanego. Na tym etapie przyjęto 4 rury osłonowe. Pod wspornikiem chodnikowym od strony dolnej wody zostanie poprowadzona dodatkowa rura osłonowa zasilania oświetlenia żeglugowego (wg projektu branżowego). Wodociągi i instalacje teletechniczne zostaną przełożone poza obiekt wg odpowiednich projektów branżowych. Instalacje elektryczne (sieci NN) na obiekcie zostaną zaprojektowane na nowo wg projektu branżowego:

- zasilanie oświetlenia obiektu,
- zasilanie oświetlenia żeglugowego. Pozostałe rury osłonowe, nieznanego przeznaczenia, zostaną zdemontowane.

Most tymczasowy.

Most tymczasowy zostanie zlokalizowany od strony górnej wody względem obiektu istniejącego. Przewiduje się budowę mostu na klasę C obciążeń², jak dla istniejącej przeprawy. Ze względu na kształt istniejącego układu drogowego i sąsiadującej zabudowy most wybudowany zostanie skośnie względem istniejącej przeprawy i kierunku przepływu wody w rzece Odrze. Przewiduje się wybudowanie mostu trójprzęsłowego, składanego. Przęsła swobodnie podparte o rozpiętościach 57,82 + 55,31 + 61,17 m. Most dwudźwigarowy, z elementów kratownicowych składanych na miejscu budowy. Jezdnia o szerokości min. 7,00 m z barierami mocowanymi do konstrukcji (z tego względu ograniczenie prędkości na obiekcie do 30 km/h). Obustronne wsporniki podchodnikowe systemowe o szerokości chodników 1,5 m. Na etapie koncepcji zakłada się montaż przęseł na brzegu. Skrajne przęsła zostaną nasunięte z brzegów z pomocą dodatkowych podpór tymczasowych (podpory technologiczne). Środkowe przęsło zostanie przełożone na barkę i nasunięte poprzecznie z barki na podpory. Na etapie Projektu Budowlanego zostaną rozważone możliwości technologiczne innych sposobów umieszczenia przęseł mostu tymczasowego na podporach. Obiekt oparty zostanie na tymczasowych filarach, wykonanych z rur stalowych wbitych w dno rzeki Odry, wyposażonych w oczep z kształtowników stalowych. Tymczasowe przyczółki na brzegach wykonane zostaną z grodzic stalowych, odpowiednio stężonych, z ławami podłożyskowymi wykształconymi z płyt drogowych żelbetowych. Aby zabezpieczyć filary mostu wykonane zostaną tymczasowe izbice ze ścianek stalowych szczelnych, zwieńczone konstrukcją stalową rozłamującą lód w okresie zimowym.

Realizacja przedsięwzięcia będzie obejmować:

- budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i tłocznej wraz z elementami przepompowni,

- przebudowę sieci wodociągowej w tym magistralę Ø300, wodociągi rozdzielcze Ø110-250 oraz przyłącza – przekroczenie wodociągami rzeki Odry przewiertem lub w konstrukcji obiektu mostowego,
- przebudowa sieci gazowej,
- przebudowę sieci ciepłowniczej,
- oświetlenie drogowe – dla przedmiotowej Inwestycji przewiduje się przebudowę i budowę oświetlenia drogowego dla docelowego, jak i tymczasowego obiektu mostowego oraz wszystkich dróg podrzędnych wraz ze skrzyżowaniami, a także doświetlenie chodników, ścieżek rowerowych i przejść dla pieszych. Dodatkowo przewiduje się budowę znaków świetlnych w ramach oznakowania śródlądowych dróg wodnych. Oświetlenie zostanie zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi w czasie realizacji Inwestycji przepisami i normami,
- sieć elektroenergetyczna – kolidujące linie kablowe nN i SN oraz złącza kablowe zostaną przebudowane poza obszar kolizyjny zgodnie z wydanymi warunkami przebudowy,
- w miejscach skrzyżowań i zbliżeń z urządzeniami podziemnymi projektowane i istniejące kable NN i SN należy chronić rurami karbowanymi, natomiast przy przejściach pod jezdniami i dojazdami do budynków kable należy zabezpieczyć rurami osłonowymi grubościennymi, zachowując odpowiednie, wymagane normą, odległości od krzyżowanych urządzeń,
- sieć teletechniczna – w celu likwidacji istniejących kolizji projektuje się wykonanie przebudowy i zabezpieczenia istniejących sieci telekomunikacyjnych.

5 . Warianty przedsięwzięcia:

Wariant 0

Wariant „zerowy” obejmuje niepodejmowania realizacji przedsięwzięcia, w związku z czym nie ulegną poprawie warunki prowadzenia akcji lodołamania. Nie wystąpią czasowe oddziaływania na środowisko związane z etapem realizacji robót, nie dojdzie do konieczności wprowadzenia czasowych zmian w organizacji ruchu w obrębie Krosna Odrzańskiego. Wody opadowe pochodzące z istniejącego mostu drogowego przedostawać się będą nadal bezpośrednio do koryta Odry.

Wariant 1 (wariant techniczny) Planowane Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę istniejącego mostu drogowego wraz z infrastrukturą drogową i towarzyszącą w celu zapewnienia minimalnego prześwitu pod obiektem i w efekcie możliwości przeprowadzenia skutecznej akcji lodołamania. Inwestycja przewiduje podniesienie istniejącego obiektu mostowego drogowego do poziomu 5,25 m powyżej poziom WWŻ. W ramach rozbudowy drogi krajowej nr 29 zostały zaprojektowane dwa skrzyżowania. Skrzyżowanie nr 1 zaprojektowano jako skrzyżowanie skanalizowane o ruchu okrężnym (rondo). Zaprojektowano małe rondo o średnicy zewnętrznej wynoszącej 36 m oraz średnicy wyspy środkowej wynoszącej 16 m. Jezdnia na rondzie posiada szerokość 7 m, a pierścień szerokości 3 m. Wyspa środkowa - zieleniec nie powinien ograniczać wymaganego pola widoczności. Wszystkie wloty ronda posiadają wyspy kanalizujące ruch. Wyspy kanalizujące ruch są wyodrębnione z jezdni. Na trzech wyspach tj. na wlocie DK29 (ul. B. Chrobrego), ul. Podgórznej oraz ul. Nadodrzańskiej wyznaczono przejście dla pieszych. Wyspy na wlotach DK29 (ul. Trakt Książęcy) oraz ul. Nadodrzańskiej wyznaczono jako małe wyspy przejezdne dla zapewnienia przejezdności wszystkich typów pojazdów. Dodatkowo pomiędzy wlotem DK29 (ul. Trakt Książęcy) a wlotem DK29 (ul. B. Chrobrego) wyznaczono powierzchnię przebrukowania. Skrzyżowanie nr 2 zaprojektowano jako skrzyżowanie czterowlotowe częściowo skanalizowane. Promienie wyłukowań wynoszą R=8 m. Dla zapewnienia lepszej przejezdności wprowadzono powierzchnie przebrukowane na wlocie ul. Słonecznej o wartości promienia wyłukowania R=12 m oraz R=15 m. Na przejściu dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 29 zaprojektowano wyspę dzielącą jezdnię ograniczoną krawężnikami o szerokości 2 m. Na czas wykonywania robót budowlanych związanych z podnoszeniem mostu, przewidziano objazd tymczasowy, który zaprojektowano na prędkość projektową $V_p=30\text{km/h}$. Objazd tymczasowy poprowadzony

jest po wschodniej stronie mostu i składa się z odcinka prostego o długości ok. 250 m i szerokości jezdni 7 m. Jego początek zaprojektowano na wysokości budynku nr 2 (budynek zabytkowy), a zakończenie znajduje się na skrzyżowaniu DK29 z ul. Murną oraz ul. Słoneczną. Zaprojektowano jednostronny chodnik po stronie prawej o szerokości 2 m.

6. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii będzie wynikała z zastosowanych technologii prac oraz organizacji pracy na etapie realizacji Przedsięwzięcia. Wykorzystane zostaną materiały budowlane potrzebne do przebudowy obiektu mostowego i mostu tymczasowego oraz układu drogowego i infrastruktury towarzyszącej. Woda, paliwa i energia wykorzystane zostaną wyłącznie w ilościach niezbędnych. Ilość koniecznych do realizacji Przedsięwzięcia wody, surowców, materiałów, paliw i energii zostanie oszacowana na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:

Emisja zanieczyszczeń do powietrza (realizacja inwestycji).

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się wystąpienie dwóch typów emisji do powietrza:

- emisji spalin wynikającej z pracy maszyn i ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruchu pojazdów transportujących drewno i materiały budowlane,
- emisji pyłów wynikającej z pracy maszyn budowlanych oraz ruchu pojazdów.

W okresie prowadzenia wycinki drzew i krzewów, w czasie prowadzenia prac ziemnych oraz budowy źródłem zanieczyszczeń powietrza będą maszyny budowlane oraz pojazdy transportujące surowce i materiały potrzebne do wykonania poszczególnych robót. Emisja ta będzie miała charakter niezorganizowany i na obecnym etapie jest trudna do oszacowania. Źródłem emisji zanieczyszczeń pyłowych do powietrza mogą być także prace ziemne związane z usuwaniem humusu, rozbiórką istniejących obiektów, utwardzaniem nawierzchni, a także wycinką drzew i krzewów oraz przeladunkiem materiałów budowlanych. Emisja pyłu podczas tego typu prac ma charakter niezorganizowany, uzależniony nie tylko od ilości i rodzaju usuwanego i transportowanego materiału, ale w głównej mierze od warunków meteorologicznych i wilgotności podłoża. Wobec tego poziom emisji jest trudny do oszacowania. Aerosol atmosferyczny powstający w procesach mechanicznych należy do frakcji pyłów gruboziarnistych, które szybko ulegają depozycji i nie mają dużego znaczenia dla środowiska i zdrowia ludzi. Przewiduje się, że na etapie realizacji, ze względu na rozproszenie prac generujących zanieczyszczenia wpływ Przedsięwzięcia na środowisko będzie ograniczony do najbliższego sąsiedztwa miejsc prowadzenia prac i nie będzie znaczący.

Emisja hałasu (realizacja inwestycji).

Na etapie realizacji inwestycji emisja hałasu będzie generowana przez pracę maszyn i ciężkiego sprzętu budowlanego oraz ruch pojazdów obsługujących budowę. Zasięg oddziaływania hałasu związanego z budową zależy będzie od typu zastosowanych maszyn, liczby równocześnie pracujących maszyn i czasu ich pracy. Poziom mocy akustycznej większości maszyn budowlanych oraz pilarek łańcuchowych mieści się w granicach $L_{WA} = 105-115$ dB. W okresie pracy maszyny maksymalny zasięg oddziaływania hałasu o poziomie $LA = 60$ dB, który może być odbierany jako uciążliwy, wynosi:

$$L_{WA} = 105 \text{ dB} - d_z \sim 70 \text{ m}$$

$$L_{WA} = 110 \text{ dB} - d_z \sim 140 \text{ m}$$

$$L_{WA} = 115 \text{ dB} - d_z \sim 210 \text{ m}$$

Maksymalny zasięg oddziaływania hałasu o poziomie $LA = 70$ dB, który może być odbierany jako bardzo uciążliwy, wynosi:

LWA = 105 dB – dz ~ 20 m

LWA = 110 dB – dz ~ 40 m

LWA = 115 dB – dz ~ 70 m

LWA = 120 dB – dz ~ 130 m

Emisja zanieczyszczeń do powietrza (eksploatacja).

Na etapie eksploatacji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wynikała z pracy i ruchu maszyn oraz pojazdów koniecznych do przeprowadzenia ewentualnych prac modernizacyjnych i konserwacyjnych. Emisje będą się odbywały w odstępach czasu i nie będą one emisjami wyróżniającymi się z tła emisji zanieczyszczeń do środowiska. Nie przewiduje się zmiany emisji zanieczyszczeń wynikających z eksploatacji Przedsięwzięcia w stosunku do stanu obecnego.

Emisja hałasu (eksploatacja).

Na etapie eksploatacji emisja hałasu do powietrza będzie wynikała z pracy i ruchu maszyn oraz pojazdów koniecznych do przeprowadzenia ewentualnych prac modernizacyjnych i konserwacyjnych. Emisje będą się odbywały w odstępach czasu. Nie przewiduje się zmiany emisji hałasu wynikających z eksploatacji Przedsięwzięcia w stosunku do stanu obecnego.

8. Rodzaj, przewidywana ilość i sposób postępowania z odpadami:

Etap realizacji

W fazie realizacji inwestycji powstaną znaczne ilości odpadów, które zasadniczo należy podzielić na cztery główne grupy:

- gruz rozbiórkowy – beton, cegła, kruszywo ceramiczne, grunt elementy konstrukcji metalowej
- odpady z budowy dróg – odpady nawierzchni asfaltowej lub betonowej, kostka brukowa i krawężniki, tłuczeń, piasek, żwir,
- odpady z placu budowy – papier, tektura, tworzywa sztuczne, metal, farby, lakiery,
- odpady komunalne.

Zaplecze budowy wyposażone będzie w niezbędną ilość pojemników, kontenerów i koszy do czasowego magazynowania odpadów budowlanych. Następnie odpady zostaną przekazane do unieszkodliwienia lub ponownego wykorzystania (podmiot posiadający stosowne zezwolenie na przetwarzanie odpadów). Częstotliwość usuwania odpadów z terenu budowy uzgodniona będzie pomiędzy wytwarzającym a odbiorcą, tak aby z jednej strony nie dopuścić do przepełnienia pojemników magazynowych, a z drugiej strony aby ilość odpadów przygotowanych do wywozu uzasadniała transport. Na etapie sporządzania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia nie jest możliwe precyzyjne określenie ilości odpadów jakie mogą powstać na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Składowane surowce wtórne przechowywane są w zamkniętych zadaszonych wiatach, podłogi wylane z warstwy betonu co powoduje zabezpieczenie na utleniania i przedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu.

Powstające odpady będą segregowane i przechowywane w miejscu do tego wyznaczonym, w sposób uniemożliwiający niekontrolowane uwalnianie się do środowiska, a następnie sukcesywnie przekazywane podmiotom do uprawionym uprawnionym. W celu optymalizacji gospodarki odpadami w trakcie realizacji Przedsięwzięcia opracowany zostanie plan gospodarki odpadami. Przy prawidłowym sposobie postępowania z powstającymi odpadami oraz odpowiednim ich zagospodarowaniu, na etapie realizacji proces budowlany nie będzie wywierał negatywnego wpływu na środowisko. Przewidywane ilości odpadów będą możliwe do doprecyzowania na etapie projektu budowlanego.

Etap eksploatacji

Potencjalne powstawanie odpadów na etapie eksploatacji związane będzie z prowadzeniem prac utrzymaniowych i konserwacyjnych oraz z ruchem pojazdów. Nie przewiduje się powstawania znaczącej ilości odpadów. Na etapie sporządzania Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia nie jest możliwe precyzyjne określenie ilości odpadów jakie mogą powstać na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane w terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Odległość do granicy z Niemcami wynosi ok. 38 km. Z uwagi na odległość od granicy państwa, lokalny charakter Przedsięwzięcia oraz niewielki zakres nie przewiduje się możliwości wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko. .

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (j.t. Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 ze zm.) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie leży w granicach dwóch obszarów Natura 2000. Przeprowadzono analizę dla obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty, projektowanego specjalnego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Krośnieńska Dolina Odry PLH080028 i obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Dolina Środkowej Odry PLB080004.

11. Oddziaływanie skumulowane:

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zaplanowano realizację czterech inwestycji, które mogą potencjalnie powodować kumulację oddziaływań: rewitalizacja części dolnego miasta obejmującego ulice: Bobrowa, Grobla, pl. Prusa, Żeromskiego, Wodna, Rybaki; budowa obwodnicy m. Krosno Odrzańskie w ciągu drogi krajowej nr 29 wraz z przebudową istniejących urządzeń infrastruktury technicznej, zabezpieczeniem terenów rolnych i leśnych oraz ochrona dóbr kultury, zabezpieczenie przed powodzią miasta Krosno Odrzańskie, odbudowa zabudowy regulacyjnej rzeki Odry – przystosowanie do III klasy drogi wodnej na odcinku od miejscowości – Ściniawa do ujścia Nysy Łużyckiej – Etap II.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii:

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia generalnie nie wiąże się z ryzykiem poważnej awarii. W trakcie wykonywania robót sytuacją awaryjną może być wyciek substancji ropopochodnych do gruntu. W przypadku wystąpienia takiej sytuacji, wykonawca zobowiązany jest do natychmiastowego usunięcia zanieczyszczonego gruntu i do przekazania go do unieszkodliwienia firmie, która ma zgodę na odbiór, transport i unieszkodliwienie takich odpadów.

Sytuację awaryjną w eksploatacji przebudowanego mostu mogą stanowić głównie wypadki drogowe, będące źródłem niekontrolowanego wycieku substancji z pojazdów transportujących. W wyniku kolizji, wypadków lub katastrof drogowych może dojść do rozszczelnienia zbiorników i instalacji samochodowych, z których mogą zostać uwolnione płyny eksploatacyjne lub paliwa. Przybudowanie mostu zwiększy odporność obiektu na ryzyka związane ze zmianą klimatu, w szczególności w zakresie odporności na zagrożenie powodziowe i zagrożenia spowodowane sływem lodu. Poprzez realizację głównego celu przebudowy mostu (zwiększenia minimalnego prześwitu) usprawnione zostaną warunki pracy lodolamaczy i tym samym zmniejszone ryzyko powstania powodzi zatorowych. W tym kontekście realizacja przedsięwzięcia stanowi opcję adaptacyjną do zmian klimatu dla zabudowy zagrożonej potencjalnymi powodziami zatorowymi.

