

INFORMACJA O PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIU

(zgodnie z art. 49 ust.3 Ustawy z dn. 27.04.2001r. – Prawo Ochrony Środowiska
– Dz.U. z 2001r., Nr 62, poz. 627 ze zmianami.)

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie inwestycyjne polegać będzie na przebudowie mostu nad rzeką Radunią w ciągu ul. Przybrzeżnej w Gdańsku i mostu na Kanale Czarna Łacha w Pruszczu Gdańskim.

Teren na którym projektuje się przebudowę obiektów mostowych administrowany jest przez dwie gminy: gminę miasta Gdańska (most na rz. Radunia) i gminę Pruszcz Gdański (most na kanale Czarna Łacha) w powiecie gdańskim.

Zakres przebudowy zakłada rozbiórkę istniejącego mostu nad rz. Radunią i budowę nowego po nowej trasie, natomiast most na kanale Czarna Łacha po rozbiórce przewiduje się do odbudowy w tym samym miejscu.

Zakres prac budowlanych obejmować będzie także:

- przebudowę dojazdów do obiektów mostowych,
- budowę chodnika dla pieszych,
- przełożenie istniejącego gazociągu n/c,
- podwyższenie istniejących nasypów,
- wyprofilowanie i umocnienie istniejących obwałowań rzeki Raduni, Motławy i Kanału Czarna Łacha.

Most nad rzeką Radunią

Przewiduje się budowę mostu w 2 wariantach. Wariant A zakłada budowę obiektu o konstrukcji w formie sklepienia żelbetowego 1-przęsłowego, wariant B w formie ramy żelbetowej 1-przęsłowej z ryglem płytowym.

Posadowienie podpór przewiduje się na fundamencie palowym.

Podstawowe dane projektowanego mostu:

- rozpiętość w świetle przyczółków	18,0 m (wariant A) i 18,5 m (wariant B)
- szerokość jezdni	7,0 m
- szerokość chodnika	1,5 m
- szerokość opaski	0,5 m
- szerokość gabarytowa	10,2 m
- nośność wg PN-85/S-10300	kl. A (50 ton)
- nawierzchnia jezdni	bitumiczna.

Most na Kanale Czarna Łacha

Przewiduje się, że budowa mostu może przebiegać w 2 wariantach. Wariant A zakłada budowę mostu o konstrukcji w formie sklepienia żelbetowego 1-przęsłowego. W wariacie B przyjęto do wykonania ramę żelbetową 1-przęsłową z rygłem płytowym.

Posadowienie podpór w obu wariantach przewiduje się na fundamencie palowym.

Podstawowe dane projektowanego mostu:

- rozpiętość w świetle przyczółków	14,0 m (wariant A i B)
- szerokość jezdni	6,0 m
- szerokość chodnika	1,5 m
- szerokość opaski	0,5 m
- szerokość gabarytowa	9,2 m
- nośność wg PN-85/S-10300	kl. A (50 ton)
- nawierzchnia jezdni	bitumiczna.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób jej wykorzystania i pokrycie szatą roślinną.

Obecnie na terenie projektowanego zainwestowania znajdują się obiekty mostowe, które zostaną rozebrane. Charakterystykę i opis istniejących obiektów mostowych przedstawiono poniżej - w załączeniu dokumentacja fotograficzna. Realizacja zamierzenia inwestycyjnego nie przewiduje strat w istniejącym drzewostanie.

Przedsięwzięcie inwestycyjne realizowane będzie w ciągu ul. Przybrzeżnej, gdzie przewiduje następujące zajęcie terenu:

Powierzchnia obiektów mostowych	$230 + 144 = 374 \text{ m}^2$,
Powierzchnia dojazdów	662 m^2 ,
Powierzchnia umocnionych skarp	215 m^2 .

Most nad rzeką Radunią

Istniejącą konstrukcję nośną mostu stanowią dźwigary stalowe walcowane 1500 o schemacie belki ciągłej 3-przęsłowej. Długość przęseł wynosi $7,60+7,07+7,30$ m. Pomost posiada konstrukcję całkowicie drewnianą. Balustrada wykonana jest z kształtowników stalowych.

Podstawowe parametry mostu:

- szerokość jezdni	4,03 m
- szerokość opasek chodnikowych	$2 \times 0,51$ m
- szerokość gabarytowa	5,05 m
- długość całkowita	22,60 m
- nośność wg oznakowania	7 ton.

Filary mostu, które usytuowane są w nurcie rzeki mają konstrukcję drewnianą w postaci 2 rzędów pali zwieńczonych oczepem. Przyczółek mostu stanowi 1 rząd pali drewnianych, także zwieńczonych oczepem. Konstrukcję przyczółków uzupełniają ścianki drewniane, które pełnią rolę ścianek żwirowych i skrzydełek.

Most na Kanale Czarna Łacha

Istniejący most składa się z 3 przęseł. Konstrukcję nośną środkowego przęsła wolnopodpartego stanowią dźwigary stalowe walcowane I450 i I500. Konstrukcja skrajnych przęseł wykonana jest z belek drewnianych. Pomost na całej długości mostu posiada konstrukcję drewnianą. Balustrada wykonana jest z kształtowników stalowych.

Podstawowe parametry mostu:

- szerokość jezdni	3,97 m
- szerokość opasek chodnikowych	2x0,89 m
- szerokość gabarytowa	5,76 m
- długość całkowita	18,10 m
- nośność	7 ton.

Filary mostu, usytuowane w nurcie rzeki, mają konstrukcję drewnianą w postaci 1 rzędu pali zwieńczonych oczepem. Most nie posiada typowych przyczółków. Belki drewniane skrajnych przęseł opierają się na drewnianych podwalinach ułożonych na żelbetowych płytach prefabrykowanych typu yomb. Całość strefy podparcia skrajnych przęseł zabezpieczają wykonane ścianki drewniane.

3. Rodzaj technologii

Technologia wykonywania nawierzchni bitumicznej będzie typową dla drogi tej klasy. Przy układaniu nawierzchni najważniejszymi czynnikami są: odpowiedni dobór składników mieszanki asfaltowej i jej optymalnej ilości, należyte określenie właściwości mieszanki i właściwe przygotowanie podłoża pod nawierzchnię. Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu prac.

Projektowany most nad rz. Radunią będzie usytuowany na nowej trasie. Wobec tego istniejący obiekt do czasu rozbiórki może pełnić rolę mostu objazdowego. Projektowany most na Kanale Czarna Łacha usytuowany będzie w miejscu istniejącego obiektu. W celu utrzymania ruchu samochodowego i pieszego konieczna będzie budowa tymczasowego mostu objazdowego. Można w tym celu zastosować np. stalową konstrukcję składaną DMS-65.

Technologia budowy mostów uzależniona będzie od wyboru wariantu konstrukcji obiektów mostowych.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

W związku z projektowanym zakresem prac związanych z przebudową mostów w chwili obecnej analiza wariantowości dotyczyć może jedynie decyzji o realizacji zadania inwestycyjnego – wariant inwestycyjny (opisany w punkcie 1 niniejszej charakterystyki) lub decyzji o zaniechaniu inwestycji – wariant zerowy.

Stan techniczny obu obiektów mostowych jest zły. Uszkodzenia wskazują na całkowitą lub częściową utratę nośności konstrukcji, wymagającą natychmiastowej interwencji.

Jak pokazuje doświadczenie, w większości przypadków wariant zerowy jest najmniej korzystny dla środowiska. Istniejący ruch w dalszym ciągu odbywałby się po zniszczonej nawierzchni z płyt betonowych i nawierzchni gruntowej oraz na obiektach w złym stanie technicznym. Pozostawienie takiego stanu rzeczy i ewentualne poddawanie mostów doraźnym zabiegom konserwacyjnym i utrzymaniowym nie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa przejazdu przez te obiekty.

5. Przewidywane ilości wykorzystanych surowców, wody, materiałów, paliw oraz energii

Ilości wykorzystywanych podczas prac budowlanych mediów i surowców będą określone zgodnie z technologią prowadzonych prac oraz organizacją placu budowy.

Przewiduje się, że zużycie betonu w ramach projektowanego przedsięwzięcia wynosić będzie ok. 600 m³, a zużycie stali ok. 120 ton.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

W celu zmniejszenia wpływu przedsięwzięcia na odpowiednie komponenty środowiska w trakcie trwania prac budowlanych jak i w trakcie późniejszej eksploatacji przewiduje się następujące środki ochronne:

Środowisko przyrodnicze:

- korony, pnie i korzenie istniejących drzew powinny być zabezpieczone na czas trwania prac budowlanych (np. poprzez odeskowanie pni, owinięcie matami słomianymi lub trzcinowymi).

Środowisko gruntowo-wodne

- podniesienie niwelety drogi o ok. 1,3 m i podwyższenie nasypów spowoduje zwiększenie powierzchni skarp na których następuje sedymentacyjne oczyszczanie wód opadowych z zawiesin,
- spływ wód opadowych z nawierzchni utwardzonej obiektów mostowych i dojazdów przewiduje się grawitacyjnie do gruntu – nie przewiduje się przekroczenia warunków normatywnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U.Nr 137, poz. 984).

Stan aerosanitarny:

- wykonawca prac budowlanych powinien zapewnić jak najmniej uciążliwą dla powietrza technologię prac rozbiórkowych i budowlanych,
- przewożone materiały budowlane oraz grunt powinny być zabezpieczone przed pyleniem np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności czy użycie wywrotek z zabezpieczeniami.

Klimat akustyczny:

- wykonawca prac budowlanych powinien zapewnić jak najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac rozbiórkowych i budowlanych,
- zaplecze wykonawstwa należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych,
- zastosowanie nowej, cichszej nawierzchni bitumicznej powodować będzie mniejszą emisję hałasu.

Gospodarka odpadami:

- istniejąca nawierzchnia betonowa dojazdów po zdjęciu i poddaniu odpowiedniej obróbce może zostać ponownie wykorzystana do budowy nowej konstrukcji nawierzchni (recykling materiałów rozbiórkowych),
- realizacja przedsięwzięcia spowoduje powstanie typowych odpadów z grup 17 i 20, głównie w czasie budowy. Racjonalna gospodarka odpadami powstałymi podczas prac budowlanych oraz ich odbiór przez wyspecjalizowane firmy posiadające uprawnienia i działające w myśl ustawy o odpadach są działaniami wystarczająco chroniącymi środowisko.

7. Rodzaj i przewidywana ilość substancji lub energii wprowadzanych do środowiska przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Poniżej przedstawiono przewidywane wielkości emisji w zakresie następujących komponentów środowiska:

Środowisko gruntowo-wodne

W celu określenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne obliczono stężenia 2 głównych wskaźników zanieczyszczeń (zawiesina i związki ropochodne) spływających z powierzchni szczelnych przebudowywanych mostów wraz z dojazdami.

Prognozowane stężenia zawiesin (S_z) głównego wskaźnika zanieczyszczeń drogowych oszacowano w oparciu o PN "Odwodnienie dróg" (PN-S-02204 z grudnia 1997 roku) i stwierdzono, że dla tej kategorii drogi (obsługa okolicznych gospodarstw) i nieznacznego ruchu lokalnego pojazdów wynosi ona poniżej 100 mg/l. Tym samym nie przewiduje się przekroczenia warunków normatywnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. (Dz.U.Nr 137, poz. 984).

Stan aerosanitarny

Podczas prac budowlanych emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Źródłem tych zanieczyszczeń będzie głównie ruch poruszających się pojazdów, praca silników maszyn budowlanych oraz transport i przeładunek materiałów sypkich. Jednakże powstające ilości zanieczyszczeń i pyłu powinny ograniczyć się swoim oddziaływaniem do terenu budowy i nie zmieniać istniejącego stanu aerosanitarnego przyległego terenu.

Przewiduje się, że po przebudowie mostów wymagane standardy jakości środowiska na przyległym terenie w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane.

Klimat akustyczny

W trakcie prac budowlanych wystąpią bezpośrednie, okresowe i krótkotrwałe oddziaływania akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały i surowce. Zgodnie ze specyfiką budowy tego typu obiektów teren intensywnych prac będzie przesuwiał się wraz z postępem prac budowlanych.

Prognozowane zasięgi oddziaływania hałasu drogowego są niewielkie i dotyczą jego wpływu na istniejącą pojedynczą zabudowę mieszkalną zlokalizowaną wzdłuż ul. Przybrzeżnej.

W ramach planowanej przebudowy mostów wraz z dojazdami przewiduje się zastosowanie nowej, cichszej nawierzchni, co powodować będzie mniejszą emisję hałasu na styku jezdni – opona, a tym samym poprawi się stan klimatu akustycznego na terenach bezpośrednio przyległych do pasa drogowego ulicy.

8. *Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko*

Planowana przebudowa i eksploatacja obiektów mostowych z dojazdami nie będzie powodowała transgranicznego oddziaływania na środowisko.

9. *Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dn. 16.04.2004r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia*

Na terenie projektowanego zadania inwestycyjnego związanego z przebudową obiektów mostowych z dojazdami i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie zinventaryzowano (w odległości 1 km) obszarów chronionych w myśl Ustawy o ochronie przyrody.

Opracowała:

mgr inż. Dagmara Andrzejewska

Gdańsk, 9 kwietnia 2007 r.