

Kostrzyn nad Odrą, dn. 14.02.2020 r.

Nasz znak: GK.6220.9.2018.SSt.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 77 ust. 1 pkt 1, pkt 1a, pkt 2 i pkt 4, art. 79 ust. 1, art. 80, art. 82, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 z późn. zm.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 i pkt 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz.1839), zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w imieniu którego działa w ramach pełnomocnictwa Pan Łukasz Gontarz

orzekam

I. określić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia pn. Rozbudowa drogi krajowej DK 31 w ramach zadania pn. „Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą (km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie IB.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, w wariantcie IV wnioskowanym do realizacji.

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie będzie polegało na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą. Nowy most zapewni prześwit pionowy pod przęsłem żeglownym do poziomu 5,25 m powyżej WWZ (najwyższa woda żeglowna). Projektowany obiekt mostowy będzie trójprzęsłowy, ciągły o skrzynkowej jednokomorowej konstrukcji nośnej typu extradosed z betonu sprężonego, podwieszanej do pylonów za pomocą lin. Pylony są zamocowane do dźwigara konstrukcji nośnej. Wszystkie podpory mostu znajdują się poza korytem rzeki Warty.

Parametry techniczno-geometryczne mostu:

- długość całkowita ustroju nośnego ok. 302 m
- rozpiętość teoretyczna ok. 75+150+75 m
- szerokość całkowita ok. 17,1 m
- powierzchnia konstrukcji nośnej ok. 5185 m²
- wysokość konstrukcyjna ok. 3,1 m.
- wyniesienie pylonów ponad pomost ok. 17,5 m.

Na czas budowy mostu docelowego wykonany zostanie objazd na moście tymczasowym po stronie południowej istniejącego obiektu (od strony górnej wody).

Realizacja przedsięwzięcia będzie obejmowała również przebudowę drogi krajowej nr 31, budowę ciągu pieszo- rowerowego oraz przebudowę istniejących chodników/ ciągów pieszych, a także dowiązanie sytuacyjno - wysokościowe dróg poprzecznych i zjazdów publicznych oraz indywidualnych. Infrastruktura drogowa została zaprojektowana w celu dostosowania do rozwiązań budowanego mostu drogowego.

Parametry techniczne drogi:

- długość planowanego do rozbudowy odcinka pasa drogowego ok. 585 m (włączając odcinek zlokalizowany na moście)
- klasa techniczna drogi - GP
- kategoria drogi - krajowa
- przekrój drogi - droga jednojezdniowa, dwupasowa
- szerokość jezdni - 7,00 m
- szerokość pasa ruchu - 3,50 m
- szerokość ciągu pieszo – rowerowego – min.2,50 m
- szerokość ciągów pieszych - min. 2,0 m.

W związku z przebudową drogi nastąpi budowa i przebudowa następujących sieci: kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, gazociągowej, elektroenergetycznej NN i SN oraz teletechnicznej. Dodatkowo wykonane zostanie oświetlenie drogowe, a w ramach przebudowy wodociągu magistralnego zaprojektowano tymczasowy wodociąg w preizolacji podwieszony pod obiekt mostowy tymczasowy. Przebudowana i czasowo podwieszona pod obiekt tymczasowy będzie również kanalizacja sanitarna.

W ramach przedsięwzięcia rozebrany zostanie budynek mieszkalny jednorodzinny oraz obiekty gospodarcze usytuowane na działce nr ewid. 350 obręb 0004 Śródmieście, m. Kostrzyn nad Odrą.

Przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach o nr. ewid. 268/2, 336/102, 336/103, 347, 348/1, 349, 350, 394/36, 351, 352/1, 352/2, 394/39, 394/37, 394/40, 394/42, 394/57, 390/7, 390/9, 344, 345/1, 345/3, 345/2, 346/11 w obrębie 0004 oraz 2/1, 2/3, 62, 64 w obrębie 0006 przy ul. Władysława Sikorskiego w Kostrzynie nad Odrą.

Przedmiotowe działki nie są objęte ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich

Planowana inwestycja położona będzie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, poza obszarami górskimi i leśnymi, poza obszarami przylegającymi do jezior, poza obszarami ochrony uzdrowiskowej i w uzdrowiskach, poza obszarami o znacznej gęstości zaludnienia.

Teren realizacji przedsięwzięcia położony jest w granicach Parku Krajobrazowego „Ujście Warty”, w granicach obszaru Natura 2000 „Ujście Warty” PLC080001 – specjalnego obszaru ochrony ptaków i obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty, w granicy Parku Narodowego „Ujście Warty”(most tymczasowy). W ramach inwestycji planuje się wycinkę drzew i krzewów.

Teren planowanej inwestycji położony jest w dorzeczu Odry w regionie wodnym Warty na obszarze jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie PLGW600033 i jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie Warta od Noteci do Ujścia o kodzie PLRW6000211899 oraz o nazwie Kanał Postomski od Rudzianki do ujścia o kodzie PLRW60002418969.

Inwestycja będzie zlokalizowana na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią, na którym prawdopodobieństwo powodzi jest: średnie i wynosi raz na 100 lat (rzędna wody wynosi około 14,74 m n.p.m); wysokie i wynosi raz na 10 lat (rzędna wody wynosi około 13,94 m n.p.m.); niskie i wynosi raz na 500 lat (rzędna wody o p=0,2% wynosi około 15,26 m n.p.m.).

Przedsięwzięcie realizowane będzie i eksploatowane zgodnie z założeniami przyjętymi w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a w szczególności w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej załącznik do niniejszej decyzji przy jednoczesnym spełnieniu poniższych warunków:

1. Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym;

2. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej podczas realizacji przedsięwzięcia prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (w rejonie ulicy Mostowej) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (między godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰);
3. Wykorzystywany podczas budowy sprzęt musi być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku, tak aby zapewnić właściwą ochronę gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych przed zanieczyszczeniami, ochronę przed emisją pyłów i gazów do powietrza oraz ochronę przed emisją hałasu do środowiska;
4. Tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych należy przeprowadzać poza terenem budowy;
5. Wyłączać silniki pojazdów samochodowych oraz maszyn roboczych w trakcie przerw w pracy (ograniczyć emisję w fazie tzw. jałowego biegu);
6. Przed przystąpieniem do prac, w czasie których mogą występować drgania i wibracje zagrażające okolicznym mieszkańcom oraz pobliskiej zabudowie i obiektom infrastrukturalnym, wykonać dokumentację i monitoring stanu technicznego budynków narażonych na oddziaływanie drgań i wibracji, obejmując inwentaryzację istniejących budynków i obiektów, ze szczególnym uwzględnieniem pęknięć i uszkodzeń, a w czasie wykonywania wyżej wymienionych prac na bieżąco monitorować stan tych budynków i obiektów;
7. Zaplecze budowy zlokalizować między ulicą Sybiraków a rzeką Wartą, w rejonie przystani pasażerskiej, w znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej;
8. Zaplecze budowy zorganizować w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in. strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy uszczelnić(np. wyłożyć materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji zanieczyszczających do środowiska gruntowo-wodnego;
9. Teren powierzchni szczelnej zabezpieczyć przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu poprzez zastosowanie opasek, a wody zebrane z tej powierzchni przed odprowadzeniem podczyścić w osadnikach;
10. Ograniczyć do minimum powierzchnię gruntów zajętych podczas prowadzenia robót na zaplecze budowy i miejsca składowania urządzeń i materiałów budowlanych;
11. Zaplecze budowy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie sukcesywnie odbierana przez uprawnione podmioty;
12. Odpady segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
13. Na terenie budowy zabezpieczyć środki do neutralizacji ewentualnych wycieków i odpadów;
14. Sprzęt budowlany i transportowy używany w związku z rozbiórką i budową mostu oraz przebudową układu drogowego powinien być w dobrym stanie technicznym, który po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
15. W trakcie prowadzonych prac budowlanych ograniczyć skutki wtórnego zapylenia poprzez:
 - a) systematyczne porządkowanie placu budowy,
 - b) w miejscach wyjazdu sprzętu ciężkiego z placu budowy na drogi publiczne zainstalować stanowiska mycia kół pojazdów,
 - c) zraszanie pyłących i zanieczyszczonych powierzchni dróg (zwłaszcza w okresie bezdeszczowym), z wyjątkiem okresu zimowego,
 - d) na samochodach przewożących materiały pyłące należy stosować zabezpieczenia (plandeki lub innego typu przykrycia);

16. Podczas realizacji inwestycji przestrzegać ustawowe ograniczenia obciążenia na oś przy transporcie materiałów i sprzętu na i z obszaru placu budowy,
17. Ograniczyć do niezbędnego minimum zarówno czas prowadzenia prac w korycie i w strefie brzegowej Warty, jak i ich zasięgu przestrzennego;
18. Prace budowlane, w tym rozbiórkowe, wyburzeniowe oraz odkopanie elementów podpór mostowych, prowadzone pod powierzchnią wody, wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych;
19. Zamontować specjalne płachty ochronne pod ustrojem nośnym rozbieranych mostów, by wylapać odpady powstające podczas rozcinania elementów ustroju nośnego;
20. Zakazuje się przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki;
21. W miejscu posadowienia mostu tymczasowego oraz nowego mostu, na etapie budowy, niżej wymienione płaty siedlisk przyrodniczych, zabezpieczyć w widoczny sposób, przed uszkodzeniem:
 - 91E0* - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum alba-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe), w lokalizacjach:
 - * przy prawym brzegu rzeki Warty,
 - * przy lewym brzegu rzeki Postomii,
 - * w okolicach lewego, południowo-zachodniego przyczółku mostu tymczasowego, po jego stronie południowej,
 - 3150 – Starorzecza i naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, w lokalizacji:
 - * przy południowo-zachodnim przyczółku mostu tymczasowego, po jego południowej stronie,
 - * przy lewym, południowo zachodnim przyczółku nowego mostu, od jego strony północnej.
22. Wszystkie prace realizowane w ujściu rzeki Postomii prowadzić tak, aby w jednym czasie zajmować maksymalnie do 10 m jej szerokości, tym samym nie naruszyć pozostałych 80-90% szerokości ujścia przedmiotowej rzeki. Zachowanie drożności ujścia Postomii w 80-90% konieczne jest z uwagi na przemieszczanie się ryb w okresie tarła;
23. Prace w obrębie starorzecza, przy południowo-zachodnim przyczółku mostu tymczasowego, realizowane z wykonaniem tymczasowego nasypu wykonać z zastosowaniem przepustu rurowego, zachowującego zasilanie wodami rzecznyymi starorzecza, podczas wezbrań;
24. Prace rozbiórkowe i wyburzeniowe, realizowane nad powierzchnią wody w obrębie istniejącego mostu oraz mostu tymczasowego, wykonać w terminie od 1 września do końca lutego;
25. Wykopy:
 - zabezpieczyć przed wpadaniem i przypadkowym uwięzieniem w nich zwierząt,
 - każdorazowo przed przystąpieniem do robót sprawdzać pod kątem obecności zwierząt, a w przypadku ich stwierdzenia bezpiecznie przenieść poza plac budowy, w miejsca zgodne siedliskowo;
26. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 sierpnia do końca lutego;
27. Drzewa i krzewy przeznaczone do pozostawienia skutecznie zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
28. Na nabrzeżnych drzewach w odległości do 300 m od przedmiotowego mostu zamontować 10 budek lęgowych na drzewach rosnących w sąsiedztwie mostu - 5 budek typu B (zasiedlanych m.in. przez szpaka) oraz 5 budek półotwartych (typ P. zasiedlane m.in. przez kopciuszka oraz pliszkę siwą);

29. Ograniczyć rozprzestrzenianie się wzdłuż rzeki Warty, Odry i Postomii, obcych ekologicznie i geograficznie gatunków, inwazyjnych roślin synantropijnych poprzez niezwłoczne obsianie odstosowanej gleby nasionami rodzimych gatunków roślin; w miejscach narażonych na „wywianie nasion”, obsiew należy przykryć zamocowaną biodegradowalną biowłókniną, alternatywnie można użyć biodegradowalną biowłókninę z wszytymi nasionami traw.
30. W przypadku prognozowanych wysokich stanów wód na rzece Warcie należy zabezpieczyć plac budowy przed negatywnymi skutkami przyptywu wód powierzchniowych i dokonać stosownej ewakuacji ludzi, sprzętu i materiałów;
31. Miejsca po usuniętych podporach należy wypełnić materiałem rodzimym lub zbliżonym do naturalnego;
32. Zaplecze budowy zlokalizować poza korytem rzeki i zabezpieczyć przed przedostawaniem się niebezpiecznych substancji (w tym substancji ropopochodnych) i materiałów budowlanych do środowiska wodnego (ze względu na powstające ścieki bytowe, przemysłowe, materiały budowlane, odpady) , tak aby uniknąć negatywnego oddziaływania na środowisko wodno-gruntowe;
33. Prace związane z rozbiórką podpór wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych, tak by elementy z rozbiórki nie przedostały się do rzeki i jej nie zanieczyściły;
34. W przypadku przedostania się do środowiska wodnego substancji szkodliwych, należy zastosować odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń (w szczególności skutkiem awarii sprzętu może być wyciek paliw, smarów i olejów);
35. Przebudowa drogi krajowej nr 31, w części w jakiej dotyczy obszaru Parku Narodowego „ Ujście Warty” powinna w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w nieprzekształcone antropogenicznie środowisko przyrodnicze, w celu zachowania w stanie niepogorszonym zasobów, tworów i składników przyrody, siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000 Ujście Warty PLC080001, jak również utrwalonych cech krajobrazu;
36. Projektowany tymczasowy obiekt mostowy, z uwagi na konieczność posadowienia podpór w dolinie rzeki Postomii oraz Warty, nie może doprowadzić do trwałego zakłócenia stanu ekologicznego wód płynących w stopniu większym niż istniejący, w szczególności przez drenowanie cieku oraz znajdujących się tam gruntów pochodzenia organicznego;
37. Przed przystąpieniem do prac inwestycyjnych, związanych z posadowieniem mostu tymczasowego, należy zabezpieczyć teren inwestycji przed dostępem zwierząt kręgowych oraz upewnić się, że brak jest oznak trwałego bytowania takich zwierząt na tym terenie, co należy rozumieć, jako brak zajętych gniazd czy aktywnie wykorzystywanych kryjówek chiropterofauny;
38. Z uwagi na konieczność przeprowadzenia rozbiórki obiektu mostowego na rzece Warta, warunkiem niezbędnym jest zabezpieczenie przestrzeni Parku Narodowego „ Ujście Warty”, a w szczególności koryta rzeki Postomii oraz zidentyfikowanych siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000 Ujście Warty PLC080001 przed zanieczyszczeniem materiałami rozbiórkowymi oraz wykorzystywanymi przy rozbiórce;
39. Rozbiórka istniejącego obiektu mostowego polegająca na kruszeniu i wycinaniu materii konstrukcyjnej (betonowo-stalowej), odbędzie się z udziałem zabezpieczeń pozwalających na usunięcie całej materii konstrukcyjnej z obszaru rozbiórki poza obszar prowadzenia prac, w tym przy użyciu siatek zabezpieczająco- przechwytyjących;
40. W stosunku do zwierząt migrujących doliną rzeki Warty i Postomii oraz pasem lądowym Parku Narodowego „ Ujście Warty” , określam warunek zachowania obszarów umożliwiających migrację pomiędzy Parkiem Narodowym „ Ujście Warty” oraz terenami sąsiadującymi, a w szczególności nie pogarszania ich trwałości;

41. Zastosowane oświetlenie obiektu mostowego tymczasowego oraz projektowanego nowego mostu w ciągu drogi krajowej nr 31 powinno być ukierunkowane w taki sposób, aby nie powodować lub zminimalizować zanieczyszczenie świetlne obszaru Parku Narodowego „Ujście Warty”- niniejsze należy rozumieć jako przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym dla tego Parku;
 42. Elementy konstrukcyjne projektowanego obiektu mostowego wyniesione ponad poziom drogi, w szczególności pylony, nie mogą być podświetlane, jeżeli nie wynika to ze względów bezpieczeństwa – niniejsze należy rozumieć jako przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym dla Parku Narodowego „Ujście Warty”;
 43. Po zakończeniu inwestycji należy zlikwidować nasyp dla tymczasowego obiektu mostowego, przeprowadzić rekultywację terenów czasowo przekształconych oraz przywrócić zagospodarowanie przestrzeni do stanu zbliżonego z przed rozpoczęcia inwestycji;
 44. Prace inwestycyjne, rozumiane jako rozbiórka i budowa poszczególnych części tymczasowego obiektu mostowego można prowadzić w godzinach od świtu do zapadnięcia zmroku;
 45. Zaplecze budowy (socjalno-bytowe, maszynowe oraz materiałowe) nie może być lokowane na obszarze Parku Narodowego „Ujście Warty”;
 46. W toku realizacji inwestycji, w stosunku do nieopisanych powyżej warunków należy stosować najlepsze z dostępnych rozwiązań minimalizujących, kompensacyjnych i ochronnych, w szczególności dot. zachowania, ochrony i odtworzenia siedliska 3150 *Eutroficzne starorzecza i drobne zbiorniki wodne*, znajdującego się w obszarze posadowienia nasypu mostu tymczasowego oraz gatunków zwierząt występujących w jego otoczeniu;
 47. Wierzchnią warstwę gleby (humus) z terenów trwale zajmowanych pod inwestycję, zdjąć, sprzymować oraz zabezpieczyć przed zmianami wilgoci (np. przesuszeniem), a następnie ponownie wykorzystać do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo tj. na okres budowy;
 48. Roboty nawierzchniowe prowadzić w miarę możliwości w okresie ciepłym w celu ograniczenia odparowania substancji odorotwórczych;
 49. Wody opadowe z przebudowanej drogi i obiektu mostowego odprowadzić do kanalizacji deszczowej. Przed wylotami projektowanej kanalizacji zastosować urządzenia oczyszczające;
 50. Systemy odprowadzania i oczyszczania wody opadowej z powierzchni drogi utrzymywać w sprawności technicznej;
 51. Utrzymywać i kontrolować nawierzchnię planowanej drogi w celu zachowania jej zdolności do redukcji hałasu.
- 3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji , o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o ooś, w szczególności w projekcie budowlanym.**
1. W opisie prowadzonych robót ziemnych i budowlanych należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie I.2 niniejszej decyzji;
 2. Na całym odcinku planowanej drogi zastosować tzw. cichą nawierzchnię o obniżonym współczynniku hałaśliwości o 6dB w stosunku do standardowej;
 3. Odprowadzać wody opadowe i roztopowe z mostu i przebudowywanego układu drogowego kanalizacją deszczową w następujący sposób:
 - od strony południowej obiektu mostowego po podczyszczeniu wylotem brzegowym do odbiornika rzeki Postomii w rejonie Klubu Żeglarskiego Delfin,
 - od strony północnej obiektu mostowego po podczyszczeniu wylotem do rzeki Warty; do projektowanego kanału podłączyć odwodnienie obiektu mostowego, wpustów

związanych z rozbudowywanym układem drogowym ul. Sikorskiego oraz wpustów z ul. Mostowej.

4. Do utwardzenia / umocnienia skarp brzegowych w strefie podwodnej użyć naturalny materiał kamienny, który jest preferowanym substratem dennym przez wiele gatunków ryb;
 5. Wyniesione ponad jezdnię, elementy konstrukcyjne mostu, pokryć jasnymi barwami oraz zastosować nocne oświetlenie obiektu mostowego tak, aby był z daleka widoczny przez przelatujące ptaki;
 6. Zaprojektować konstrukcję mostu sprzyjającą ponownemu zasiedleniu przez oknówkę poprzez zastosowanie chropowatej powierzchni mostu.
4. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko

Nie ustala się - Planowane przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

5. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii

Nie ustala się - Planowane przedsięwzięcie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138) nie kwalifikuje przedmiotowej inwestycji jako zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony Środowiska (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).

II. Stwierdzić konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej

1. Nakładam obowiązek przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej, której terminy, dobór metod i intensywność prac należy ustalić z i prowadzić pod nadzorem Dyrektora Parku Narodowego „Ujście Warty”, w zakresie:
 - a) odsłonięcia, przez usunięcie roślinności i wierzchniej warstwy gleby zawierającej korzenie i rozłogi, z tzw. „Wyspy Somera”, znajdującej się w końcowym odcinku rzeki Postomii,
 - b) przygotowania podłoża kamienistego i piaszczystego w granicy „Wyspy Somera”, w celu utworzenia siedliska rybitw, mew i ptaków siewkowych.
2. Po zakończeniu inwestycji, usunięte drzewa i krzewy należy skompensować przez wprowadzenie gatunków zgodnych z usuwanymi lub zbliżonymi, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych oraz w miejscach ich usunięcia, a gdy to nie będzie możliwe, wówczas w liczbie i miejscach pozwalających odtworzyć w największym możliwym stopniu usunięte gatunki drzew i krzewów, z zastrzeżeniem, że usuwane gatunki obce geograficznie będą zastępowane innymi, rodzimymi gatunkami występującymi lokalnie.

III. Stwierdzić konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:

Zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko wymienionych w pkt I.2 i pkt I.3 niniejszej decyzji.

IV. Stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:

Nie dotyczy

- V. **Stwierdzić konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ,**

Nie stwierdzono pod warunkiem, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- VI. **Stwierdzić konieczność przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.,**

Nie stwierdzono.

- VII. **Stwierdzić konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.**

Nie stwierdzono.

- VIII. **Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część.**

UZASADNIENIE

W dniu 18.07.2018 r. do Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą wpłynął wniosek Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w imieniu którego działa w ramach pełnomocnictwa Pan Łukasz Gontarz z firmy SWECO Consulting Sp. z o.o. w Szczecinie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą (km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „ Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”.

Do wniosku zostały dołączone załączniki wymagane przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) zwanej dalej ustawą o ooś , w postaci:

- karty informacyjnej przedsięwzięcia w 4 egzemplarzach z jej zapisem w formie elektronicznej;
- poświadczonej przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej w skali 1: 1000 obejmującej przewidywany teren , na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący przewidywany obszar na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- uproszczonego wypisu z rejestru gruntów obejmującego przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmującego obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie (pozwalającego na ustalenie stron postępowania);
- mapy w skali 1:1000 z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.

Przedmiotowy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach był kompletny czyniąc zadość przepisom prawa i tutejszy Organ mógł przystąpić do jego rozpatrywania.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy o ooś stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą.

Po zapoznaniu się ze złożonym wnioskiem oraz przedłożoną dokumentacją ustalono, że w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, które zaliczane jest do przedsięwzięć celu publicznego planowane są następujące prace :

- rozbiórka istniejącego mostu drogowego zlokalizowanego w km 2,45 rzeki Warty, w km 107+211 drogi krajowej nr 31 Szczecin-Słubice. Przedmiotowy most został wybudowany pod koniec XIX wieku jako obiekt 5-przęsłowy z przęsłami kratowymi z jazdą górą. Obecnie ustrój nośny obiektu stanowi 6 nitowanych dźwigarów blachownicowych o zmiennej wysokości, przekroju w formie belki ciągłej;
- budowa nowego mostu drogowego w miejscu istniejącego. Projektowany obiekt mostowy będzie trójprzęsłowy, ciągły, o skrzynkowej, jednokomorowej konstrukcji nośnej typu extradosed z betonu sprężonego, podwieszonych do pylonów za pomocą lin. Pylony są zamocowane do dźwigara konstrukcji nośnej. Długość całkowita projektowanego ustroju nośnego wynosi ok. 302 m;
- wykonanie robót towarzyszących w postaci rozbudowy drogi krajowej nr 31 (ul. Sikorskiego) na dojazdach do mostu;
- wykonanie mostu tymczasowego w celu zapewnienia objazdu po stronie południowej istniejącego obiektu. Do budowy mostu tymczasowego konieczne będzie wykonanie od strony Słubic nasypu, który zlokalizowany będzie wzdłuż nasypu istniejącego, między ujściem rzeki Postomii a drogą wewnętrzną , jednak nie będzie zawęzał ujścia rzeki Postomii. Nasyp będzie zakończony przyczółkiem. Natomiast przyczółek od strony Sarbinowa zostanie wykonany poza korytem rzeki w rejonie ulicy Mostowej. Podpory pośrednie mostu tymczasowego będą usytuowane w korytach rzeki Warty i Postomii. Ustrój nośny mostu tymczasowego został zaprojektowany jako konstrukcja stalowa kratowa, składana z powtarzalnych modułów.

Rozbiórka obiektu nastąpi po wykonaniu docelowego mostu projektowanego.

W związku z rozbudową drogi DK31 planowana jest budowa i przebudowa sieci: kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, gazociągowej, elektroenergetycznej, teletechnicznej. Dodatkowo wykonane zostanie oświetlenie drogowe, a w ramach przebudowy wodociągu magistralnego zaprojektowano tymczasowy wodociąg w preizolacji, podwieszony pod obiekt mostowy tymczasowy. Planowane jest także wykonanie rurociągu kanalizacji sanitarnej tłocznej podwieszzonego pod obiekt mostowy. W ramach niniejszego przedsięwzięcia przewidziano przebudowę tej kanalizacji wraz z jej czasowym podwieszeniem pod obiekt tymczasowy. Ponadto w ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie rozbiórka budynku mieszkalnego jednorodzinne oraz obiektów gospodarczych na działce o nr. ewid, 350 w Obr, 0004 miasta Kostrzyn nad Odrą.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie działek o nr.ewid. 268/2, 336/102, 336/103, 347, 348/1, 349, 350, 394/36, 351, 352/1, 352/2, 394/39, 394/37, 394/40, 394/42, 394/57, 390/7, 390/9, 344, 345/1, 345/3, 345/2, 346/11 w obrębie 0004 oraz 2/1, 2/3, 62, 64 w obrębie 0006 przy ul. Władysława Sikorskiego w Kostrzynie nad Odrą.

Tutejszy Organ ustalił, że teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty aktualnym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. (pismo Wydziału Gospodarki Przestrzennej i Obsługi Inwestora znak: GP.6727.148.2018.ER z dnia 24.07.2018 r.)

W trakcie procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach utraciło moc rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71). Jednakże, mając na uwadze § 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), po analizie zebranych w sprawie dokumentów ustalono, że wnioskowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 (drogi o nawierzchni twardej , o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody,

o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody) i pkt 68 (rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłu wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociągowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową), dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.

Strony przedmiotowego postępowania zostały ustalone zgodnie z art. 28 Kpa i przepisami prawa materialnego – art. 74 ust. 3 a ustawy o ooś.

Za strony postępowania w przedmiotowej sprawie organ uznał oprócz wnioskodawcy, podmioty którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

W niniejszym postępowaniu znalazł zastosowanie art. 74 ust. 3 ustawy o ooś, zgodnie z którym jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Przepis art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego stanowi „...zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. (...) Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.”

Strony były powiadamiane o czynnościach podejmowanych przez tut. Organ oraz o możliwości zapoznawania się z aktami zgromadzonymi w trakcie postępowania, a także o możliwości zgłaszania ewentualnych uwag lub zastrzeżeń.

Na podstawie art. 61 § 4 ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego zawiadomieniem – obwieszczeniem z dnia 25.07.2018 r. Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o organach uczestniczących w prowadzonym postępowaniu. Ww. obwieszczenie było zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Miasta Kostrzyn nad Odrą oraz wywieszono na tablicy ogłoszeń przy ul. Granicznej 2 oraz na słupie ogłoszeniowym przy ul. Sikorskiego (obok budynku KCK).

Zgodnie z art. 63 ust. 1 ustawy o ooś obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydania decyzji.

Stosownie zaś do art. 64 ust. 1 przedmiotowej ustawy postanowienie, o którym mowa wyżej, wydaje się po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, państwowego powiatowego inspektora sanitarnego i organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej.

Zgodnie z art. 397 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo Wodne organem właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie jest Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W związku z powyższym, w toku prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy o ooś, przekazując w załączeniu wniosek o wydanie decyzji wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia opracowaną zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy o ooś, Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą wystąpił pismem z dnia 25.07.2018 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp., Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp., Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie poinformowano organy opiniujące o braku na terenie przedsięwzięcia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dnia 20.08.2018 r. do Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą wpłynęła opinia

sanitarna znak: NZ-771-44/1-35/18 Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp. z dnia 10 sierpnia 2018 r., w której nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w uzasadnieniu swojego stanowiska scharakteryzował lokalizację, rodzaj, charakter oraz skalę planowanego przedsięwzięcia. Na podstawie przedłożonej dokumentacji Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ocenił, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpi zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, nie ulegnie zmianie sposób zagospodarowania terenu, brak jest ryzyka wystąpienia poważnej awarii, a przedsięwzięcie położone jest poza strefami ochrony ujęć wód.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. mając na uwadze kryteria i uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o ooś, a przede wszystkim rodzaj i skalę przedmiotowej inwestycji oraz możliwe oddziaływanie na środowisko wydał opinie jak wyżej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. postanowieniem z dnia 09.08.2018 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia (znak: WZŚ.4220.194.2018.AN , wpłynęło w dniu 10.08.2018 r.) oraz wskazał zagadnienia konieczne do uwzględnienia w raporcie .

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy o ooś Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przeanalizował skalę i charakter inwestycji, zakres robót związanych z realizacją inwestycji, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i uciążliwość związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia oraz jego usytuowaniem względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Organ ustalił, że: przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z bezpośrednim wykorzystaniem zasobów naturalnych, wpływ przedsięwzięcia na zmiany klimatyczne nie będzie znaczący, przedsięwzięcia nie dotyczy zagadnienie poważnej awarii przemysłowej. Oceniono, że ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej czy budowlanej przy zaplanowanej technologii i zakresie prac budowlanych będzie bardzo niskie. Planowane przedsięwzięcie zostanie w całości zrealizowane na terytorium Polski, w odległości ok. 1 km od jej zachodniej granicy, a lokalny charakter oraz zakres prac wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji , jak i eksploatacji.

Ponadto tamtejszy Organ stwierdził, że szczegółowa analiza dokumentacji przedmiotowej inwestycji oraz potencjalnych skutków zamierzonego przedsięwzięcia, w tym aspektów związanych z lokalizacją, rodzajem, charakterystyką i skalą jego możliwego wpływu, prowadzona w kontekście utrzymania/odtworzenia właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony ww. obszaru Natura 2000, obecnie nie pozwala wykluczyć znacząco negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na gatunki i ich siedliska, dla ochrony których została stworzona spójna Sieć Ekologiczna Natura 2000. Zachodzi więc konieczność zastosowania istotnej dla Wspólnoty Europejskiej zasady przezorności, w myśl art. 6 ust. 2 ustawy Prawo Ochrony Środowiska (t.j. Dz.U.2018.799ze zm.).

Organ stwierdził, że uwzględniając łącznie uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określone w art. 63 ust. 1 ustawy o ooś, w tym zakres i usytuowanie przedsięwzięcia (m. in. na obszarze Natura 2000 - PLC080001 – Ujście Warty; w granicach Parku Narodowego Ujście Warty; w granicach Parku Krajobrazowego Ujście Warty; w granicach obszaru korytarza ekologicznego rangi krajowej i międzynarodowej) istnieje uzasadniona potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o rzetelnie sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej postanowieniem z dnia 14 sierpnia 2018 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, 57, 59 oraz 61 ustawy Prawo wodne z dnia 20 lipca

2017 r. poz. 1566 z późn. zm.) oraz fakt, że planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach objętych ochroną, wyznaczonych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 r. poz. 142 z późn. zm.).

W uzasadnieniu swojego stanowiska w ww. postanowieniu Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej planowane przedsięwzięcie zakwalifikował do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany. Ponadto tamtejszy Organ stwierdził, że mając na uwadze wymagania ramowej Dyrektywy Wodnej z 23 października 2000 r. (2000/60/WE), Inwestor powinien zarówno w trakcie realizacji jak i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mieć na względzie zachowanie dobrego stanu wód.

Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą przeanalizował przedłożoną dokumentację pod kątem uwarunkowań dotyczących rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia, jego usytuowania z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania wynikającego w szczególności z zasięgu oddziaływania bezpośredniego i pośredniego.

Biorąc pod uwagę stanowiska Organów właściwych do wydania opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz po przeanalizowaniu wniosku i dokumentacji załączonej do wniosku stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie ze względu na swój rodzaj, charakter i lokalizację może wywierać znaczące oddziaływanie na środowisko.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym dostarczenie informacji na temat możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wraz z analizą wymaganą w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, a także możliwość i wyniki ewentualnego udziału społeczeństwa pozwoli organowi na szczegółowe zweryfikowanie i sformułowanie korzystnych dla środowiska, a jednocześnie racjonalnych z punktu widzenia Inwestora , miasta i jego mieszkańców, środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

Wobec powyższego Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą uznał za konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił zakres raportu postanowieniem znak: GK.6220.9.2018.SSt. z dnia 03.09.2018 r. W związku z powyższym, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko winien być sporządzony zgodnie z art. 66 ustawy o ooś.

W dniu 04.09.2018 r. Obwieszczeniem poinformowano strony o wydaniu postanowienia o nałożeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, które uznano za doręczone po upływie 14 dni od dnia, w którym nastąpiło jego udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej.

Na postanowienie służyło stronom zażalenie . Żadna ze stron nie wzniosła zażaleń na powyższe postanowienie Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą.

Następnie zgodnie z art. 63 ust.5 ustawy o ooś wydano postanowienie o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (znak : GK.6220.9.2018.SSt. z dnia 05.09.2018 r.).

W dniu 05.09.2018 r. Obwieszczeniem poinformowano strony o wydaniu postanowienia o zawieszeniu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do czasu przedłożenia przez Inwestora raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 21 grudnia 2018 r. Pełnomocnik Inwestora złożył w tut. Urzędzie 4 egz. Raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowej inwestycji wraz z jego zapisem w formie elektronicznej.

Raport opracowany został przez Sweco Consulting Sp. z o.o. pod kierunkiem Pani Alicji Wilanowskiej (Kierownik Zespołu Środowiskowego), w dniu 18.12.2018 r.

Pismem znak: GK.6220.9.2018 z dnia 28.12.2018 r. Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą wezwał Pełnomocnika do złożenia oświadczenia Kierownika Zespołu Środowiskowego o spełnieniu wymagań o których mowa w art. 74 a ust. 2 ustawy o ooś.

W dniu 09.01.2019 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył ww. Oświadczenie i po tym uzupełnieniu opracowany Raport spełniał wymagania formalne, wynikające z art. 66 ustawy o ooś.

Postanowieniem znak: GK.6220.9.2018.SSt. z dnia 10.01.2019 r. Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą podjął zawieszono postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Jednocześnie Obwieszczeniem z dnia 10 stycznia 2019 r. zawiadomiono strony postępowania o wydaniu ww. postanowienia o podjęciu zawieszono postępowania.

W dniu 10.01.2019 r. została rozpoczęta, wymagana prawem, procedura postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmująca:

- weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono charakterystykę przedsięwzięcia, określono rodzaje i wielkości emisji substancji oraz energii do środowiska, wykonano też niezbędne obliczenia, wskazując na potencjalne zagrożenia dla środowiska. Opisano środowisko występujące w miejscu lokalizacji przedsięwzięcia, a także w zasięgu potencjalnego oddziaływania przedsięwzięcia oraz omówiono przewidywany wpływ przedsięwzięcia na wszystkie komponenty środowiska i na zdrowie ludzi. Jednocześnie wskazano rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, planowane do zastosowania w celu wyeliminowania bądź ograniczenia do niezbędnego minimum negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko podczas jego realizacji, eksploatacji i ewentualnej likwidacji.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu na środowisko rozważono 4 warianty realizacyjne przedsięwzięcia oraz opisano przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia.

Wariant 1 – zapewnienie prześwitu pionowego pod przęsłem żeglownym ponad WWŻ 5,25 m, obiekt mostowy trójprzęsłowy wolnopodparty o dwubelkowej, stalowo-betonowej konstrukcji pomostu, z przęsłem środkowym wzmocnionym poprzez podwieszenie pomostu za pomocą cięgien prętowych do stalowych łuków. Łuki są nachylone do siebie, a ich przekrój poprzeczny jest zmienny i najmniejszy w kluczu. Jedna z podpór posadowiona w głównym nurcie rzeki. Wysokość konstrukcyjna ustroju nośnego to 1,31 m, a wyniesienie łuków ponad pomost około 15,2 m.

Wariant 2 – zapewnienie prześwitu pionowego pod przęsłem żeglownym ponad WWŻ 5,25 m, obiekt mostowy dwuprzęsłowy wolnopodparty o dwubelkowej, stalowo-betonowej konstrukcji pomostu, z przęsłem nurtowym wzmocnionym poprzez podwieszenie pomostu za pomocą cięgien prętowych do stalowych łuków. Łuki są nachylone do siebie, a ich przekrój poprzeczny jest zmienny i najmniejszy w kluczu. Podpory posadowione poza głównym nurtem rzeki. Wysokość konstrukcyjna ustroju nośnego to 1,31 m, a wyniesienie łuków ponad pomost około 26,3 m.

Wariant 3 – zapewnienie prześwitu pionowego pod przęsłem żeglownym ponad WWŻ 5,25 m, obiekt mostowy dwuprzęsłowy ciągły o dwubelkowej, stalowo-betonowej konstrukcji pomostu, podwieszony za pomocą lin zamkniętych do żelbetowego pylonu w kształcie litery „H”, utwierdzonego w stopie posadowionej poza głównym nurtem rzeki. Wysokość konstrukcyjna ustroju nośnego to 1,31 m, a wyniesienie pylonów ponad pomost około 62 m.

Wariant 4- tzw. inwestorski, jest zgodny z opisanym zakresem realizacji i został wskazany przez Inwestora jako najbardziej korzystny dla środowiska i wskazany do realizacji. Wariant ten

zakłada lokalizację podpór poza korytem rzeki, co jest istotne ze względu na zimową osłonę przeciwpowodziową oraz warunki przepływu wód. W okresie zimowym podpory nie będą stanowiły elementu zatorogennego w pochodzie kry. Nie bez znaczenia jest również eliminacja zjawiska odkładania się za filarami rumowiska nanoszonego przez rzekę Postomię, co w przyszłości wyeliminuje konieczność prac bagrowniczych na tym odcinku rzeki, związanych z pracami utrzymaniowymi szlaku żeglownego. Posadowienie podpór poza korytem ogranicza ingerencję w koryto rzeki. Brak podpór nurtowych także pozwoli zapewnić odpowiednią szerokość szlaku żeglownego drogi wodnej oraz jest również istotny ze względu na ujście rzeki Postomii tuż powyżej projektowanego mostu. Kolejną zaletą wybranego wariantu jest wyniesienie konstrukcji ponad pomost, wynoszące w tym przypadku ok. 17,5 m. Rozwiązanie takie minimalizuje negatywne oddziaływanie na wędrówkę ptaków, co jest istotne biorąc pod uwagę sąsiedztwo Parku Narodowego „Ujście Warty”.

Inwestor podaje, że harmonogram prac dostosowany będzie do okresu migracyjnego ryb, a prace ziemne wykonywane w korycie będą w ściankach szczelnych, co zminimalizuje uwalnianie zawieszin.

Inwestor nie przewiduje wariantu alternatywnego, który zapewniłby osiągnięcie celu projektu, czyli poprawy warunków żeglugi dla lodołamaczy i prowadzenia akcji lodołamania. W tym kontekście rozważać można jedynie rozbiórkę mostu, która nie jest akceptowalna ze względów społeczno-ekonomicznych.

Pismem z dnia 10.01.2019 r. Burmistrz Miasta zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp. z prośbą o wydanie opinii zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy o ooś oraz odrębnymi pismami do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. i Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia odpowiednio zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 i art. 77 ust. 1 pkt 4. ustawy o ooś. Ponadto pismem z dnia 28.01.2019 r. zwrócono się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1a.

Działając na podstawie art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy o ooś Burmistrz Miasta zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w niniejszym postępowaniu, poprzez podawanie informacji (na stronie internetowej Organu, na tablicy ogłoszeń w siedzibie Organu, na słupie ogłoszeniowym w pobliżu miejsca inwestycji – obok budynku KCK) o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, o możliwości zapoznania się z treścią raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz z pozostałą niezbędną dokumentacją sprawy, a także o możliwości składania uwag i wniosków w siedzibie Urzędu Miasta Kostrzyn nad Odrą wyznaczając 30 –dniowe terminy ich składania.

W dniu 28.01.2019 r. do tut. Urzędu Miasta wpłynęła opinia sanitarna znak: NZ-771-4/19 z dnia 22.01.2019 r., w której Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. pozytywnie zaopiniował pod względem wymagań higieny środowiska warunki realizacji w/wym. przedsięwzięcia .

Po przeprowadzonej analizie treści przedłożonych dokumentów, w tym raportu Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. uznał, że oddziaływanie na środowisko planowanego przedsięwzięcia będzie się wiązało głównie z pracami budowlanymi tj. emisją hałasu, gazów i pyłów do powietrza, wytwarzaniem odpadów, możliwością zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, odprowadzaniem ścieków. Będą to jednak oddziaływania przejściowe, które ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

Oddziaływania na środowisko w trakcie eksploatacji przedmiotowej inwestycji związane będzie głównie z uciążliwościami i zagrożeniami generowanymi przez ruch samochodowy. Planowane do realizacji przedsięwzięcie dotyczy przebudowy istniejącej przeprawy mostowej, co oznacza, iż w tej samej lokalizacji powstanie nowy most wraz z towarzyszącą infrastrukturą . Po przeprowadzonej analizie treści przedłożonych dokumentów Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. ustalił, że:

- po zakończeniu realizacji planowanego zamierzenia nie przewiduje się zmian w użytkowaniu terenu, w stosunku do aktualnego, zarówno w odniesieniu do części lądowej, jak i wodnej,
- teren objęty inwestycją zlokalizowany jest w granicach obszarów zagrożenia powodziowego, stąd celem przedsięwzięcia jest m.in. zapewnienie ochrony przeciwpowodziowej i swobodnego przepływu wód powodziowych,
- charakter przedsięwzięcia nie generuje ryzyka wystąpienia poważnej awarii,
- przedsięwzięcie położone jest poza strefami ochrony ujęć wód,
- przedsięwzięcie nie jest położone na obszarze wybrzeży, na obszarach górskich i leśnych,
- inwestycja nie przylega do jezior
- w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpi zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi.

W związku z powyższym Organ ten uznał, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia w obszarze jego działania nie powinna mieć negatywnego wpływu na zdrowie i życie ludzi oraz poszczególne elementy środowiska.

Pismem z dnia 30 stycznia 2019 r. (znak: DOK.DOK2.9751.1.1.2019.SK) Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wezwał Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą do uzupełnienia raportu między innymi w zakresie: uwzględnienia w analizie wpływu na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wszystkich jednolitych części wód objętych przedsięwzięciem (w tym JCWP Kanał Postomski od Rudzianki do ujścia), uwzględnienia w ww. analizie aktualnych monitoringowych w zakresie oceny stanu wód, oraz przedstawienia informacji w zakresie oddziaływań skumulowanych na stan jednolitych części wód. Organ ten poinformował, że informacje przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie pozwalają rzetelnie ocenić wpływu inwestycji na stan wód.

Pismem znak: GK.6220.9.2018.SSt. z dnia 04.02.2019 r. Burmistrz Miasta wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia raportu i przekazał treść uwag Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Pismem znak: WZŚ.4221.21.2019.AN z dnia 06.02.2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. poinformował Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą, że wniosek z dnia 10.01.2019 r. w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia zostanie rozpatrzony w terminie do dnia 11 marca 2019 r., z powodu złożoności oraz konieczności dokonania szczegółowej analizy dokumentacji.

W dniu 18 lutego 2019 r. do tut. Urzędu Miasta wpłynęło postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia w wariantcie IV (znak: WZŚ.4221.21.2019.AN z dnia 14 lutego 2019 r.). Organ uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił następujące warunki jego realizacji:

1. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej podczas realizacji przedsięwzięcia prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (w rejonie ulicy Mostowej) prowadzić wyłącznie w porze dziennej (między 6⁰⁰ – 22⁰⁰);
2. Zaplecze budowy zlokalizować między ulicą Sybiraków a rzeką Wartą, w rejonie przystani pasażerskiej, w znacznym oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej;
3. Zaplecze budowy zorganizować w sposób zabezpieczający podłoże przed zanieczyszczeniem, m.in. strefy, w których będzie zlokalizowany postój maszyn, pojazdów pracujących na budowie, miejsca parkingów dla pracowników, miejsca tankowania pojazdów, miejsca przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, materiały smarne, rozpuszczalniki, farby) oraz miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy uszczelnić(np. wyłożyć materiałami izolacyjnymi) przed ewentualnym przedostaniem się substancji zanieczyszczających do środowiska gruntowo-wodnego;
4. Teren powierzchni szczelnej zabezpieczyć przed spływami wód opadowych bezpośrednio do gruntu poprzez zastosowanie opasek, a wody zebrane z tej powierzchni przed odprowadzeniem podczyścić w osadnikach;
5. Zaplecze budowy wyposażyć w szczelne sanitariaty, których zawartość będzie odbierana przez uprawnione podmioty;

6. Odpady segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty;
7. Na terenie budowy zabezpieczyć środki do neutralizacji ewentualnych wycieków i odpadów;
8. Sprzęt budowlany i transportowy używany w związku z rozbiórką i budową mostu oraz przebudową układu drogowego powinien być w dobrym stanie technicznym, który po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju zapewniające ochronę powierzchni ziemi przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego;
9. Zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości oraz ograniczające emisję pyłu w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych;
10. Ograniczyć do niezbędnego minimum zarówno czas prowadzenia prac w korycie i w strefie brzegowej Warty, jak i ich zasięgu przestrzennego;
11. Prace budowlane, w tym rozbiórkowe, wyburzeniowe oraz odkopanie elementów podpór mostowych, prowadzone pod powierzchnią wody, wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych, natomiast miejsca po usuniętych przęsłach wypełnić materiałem naturalnym lub zbliżonym do naturalnego;
12. Zamontować specjalne płachty ochronne pod ustrojem nośnym rozbiieranych mostów, by wyłapać odpady powstające podczas rozcinania elementów ustroju nośnego;
13. Zakazuje się przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki;
14. W miejscu posadowienia mostu tymczasowego oraz nowego mostu, na etapie budowy, niżej wymienione płaty siedlisk przyrodniczych, zabezpieczyć w widoczny sposób, przed uszkodzeniem:
 - 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum alba-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe), w lokalizacjach:
 - * przy prawym brzegu rzeki Warty,
 - * przy lewym brzegu rzeki Postomii,
 - * w okolicach lewego, południowo-zachodniego przyczółku mostu tymczasowego, po jego stronie południowej,
 - 3150 – Starorzeczka i naturalne, eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, w lokalizacji:
 - przy południowo-zachodnim przyczółku mostu tymczasowego, po jego południowej stronie,
 - przy lewym, południowo zachodnim przyczółku nowego mostu, od jego strony północnej.
15. Wszystkie prace realizowane w ujściu rzeki Postomii prowadzić tak, aby w jednym czasie zajmować maksymalnie do 10 m od jej szerokości, tym samym nie naruszyć pozostałych 80-90% szerokości ujścia przedmiotowej rzeki;
16. Prace w obrębie starorzeczka, przy południowo-zachodnim przyczółku mostu tymczasowego, realizowane z wykonaniem tymczasowego nasypu wykonać z zastosowaniem przepustu rurowego, zachowującego zasilanie wodami rzecznyymi obszaru starorzeczka, podczas wezbrań;
17. Prace rozbiórkowe i wyburzeniowe, realizowane nad powierzchnią wody w obrębie istniejącego mostu oraz mostu tymczasowego, wykonać w terminie od 1 września do końca lutego;
18. Wykopy:
 - zabezpieczyć przed wpadaniem i przypadkowym uwięzieniem w nich zwierząt,
 - każdorazowo przed przystąpieniem do robót sprawdzać pod kątem obecności zwierząt, a w przypadku ich stwierdzenia bezpiecznie przenieść poza plac budowy, w miejsca zgodne siedliskowo;
19. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w terminie od 1 sierpnia do końca lutego;
20. Drzewa i krzewy przeznaczone do pozostawienia skutecznie zabezpieczyć przed

uszkodzeniami mechanicznymi;

21. Ograniczyć rozprzestrzenianie się wzdłuż rzeki Warty, Odry i Postomii, obcych ekologicznie i geograficznie gatunków, inwazyjnych roślin synantropijnych poprzez niezwłoczne obsianie odsłoniętej gleby nasionami rodzimych gatunków roślin; w miejscach narażonych na „wywianie nasion”, obsiew należy przykryć zamocowaną biodegradowalną biowłókniną, alternatywnie można użyć biodegradowalną biowłókninę z wszytymi nasionami traw.

Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w ww. postanowieniu określił następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska, które należy uwzględnić w dokumentacji do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś tj.

1. Na całym odcinku planowanej drogi zastosować tzw. cichą nawierzchnię o obniżonym współczynniku hałaśliwości o 6dB w stosunku do standardowej;
2. Odprowadzać wody opadowe i roztopowe z mostu i przebudowywanego układu drogowego kanalizacją deszczową następujący sposób:
 - od strony południowej obiektu mostowego po podczyszczeniu wylotem brzegowym do odbiornika rzeki Postomii w rejonie Klubu Żeglarskiego Delfin,
 - od strony północnej obiektu mostowego po podczyszczeniu wylotem do rzeki Warty; do projektowanego kanału podłączyć odwodnienie obiektu mostowego, wpustów związanych z rozbudowywanym układem drogowym ul. Sikorskiego oraz wpustów z ul. Mostowej.
3. Do utwardzenia / umocnienia skarp brzegowych, w strefie podwodnej, użyć naturalny materiał kamienny, który jest preferowanym substratem dennym przez wiele gatunków ryb;
4. Wyniesione ponad jezdnię, elementy konstrukcyjne mostu, pokryć jasnymi barwami oraz zastosować nocne oświetlenie obiektu mostowego tak, aby był z daleka widoczny przez przelatujące ptaki.

Wyżej wymienione warunki realizacji przedsięwzięcia oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska określone zostały w sentencji decyzji odpowiednio w pkt I.2. i pkt I.3.

W wydanym postanowieniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie stwierdził konieczności ponownego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy o ooś.

W treści uzasadnienia ww. postanowienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. stwierdził, że przedmiotowe przedsięwzięcie, zgodnie §3 ust. 1 pkt 60 i pkt 68 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 71) oraz w myśl art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy o ooś, jest przedsięwzięciem mogąącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, którego realizacja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Decyzja ta będzie niezbędna do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. stwierdził, że przedmiotowe zadanie inwestycyjne planuje się zrealizować:

- w strefie jej potencjalnego negatywnego oddziaływania na cenne siedliska przyrodnicze i gatunki z załączników I i II Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 roku w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory, jak również gatunki i ich siedliska z załącznika I i II Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 roku w sprawie ochrony dzikiego ptactwa, tj. w granicach obszaru Natura 2000 Ujście Warty PLC080001;
- w granicach Parku Krajobrazowego Ujście Warty, ustanowionego na podstawie uchwały Nr XLIII/647/18 sejmiku Województwa Lubuskiego z 26 marca 2018 r. w sprawie Parku Krajobrazowego p.n. „Ujście Warty” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2018 r., poz. 828);
- w granicach obszaru korytarzy ekologicznych rangi krajowej i międzynarodowej, zaktualizowanego, pn. Bagna Ujścia Warty GKPn-22 (<http://mapa.korytarze.pl/>);
- w strefie jego potencjalnie negatywnego oddziaływania na pozostałe gatunki objęte ochroną

prawną i ich siedliska, w odniesieniu do których wprowadzono szereg zakazów i uwarunkowań wymienionych w rozporządzeniach Ministra Środowiska: z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie *ochrony gatunkowej zwierząt* (Dz.U.2016.2183), z dnia 9 października 2014 r. w sprawie *ochrony gatunkowej roślin* (Dz.U.2014.1409), z dnia 9 października 2014 r. w sprawie *ochrony gatunkowej grzybów* (Dz.U.2014.1408), jak również w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004r. *o ochronie przyrody* (t.j. z 2018, poz. 1614 ze zm.), m.in. w art.2 ust.1, ust.2 oraz art. 33, 46;

- w strefie jego potencjalnego oddziaływania na rodzime gatunki roślin, wypierane przez ekspansywne rośliny obcego pochodzenia, mogące się rozprzestrzeniać, m.in. na skutek realizacji inwestycji.

Szczegółowa analiza otrzymanej dokumentacji, a także:

- uchwały Nr XLIII/647/18 sejmiku Województwa Lubuskiego z 26 marca 2018 r. w sprawie Parku

Krajobrazowego p.n. „Ujście Warty” (Dz. Urz. Woj. Lubuskiego z 2018 r., poz. 828);

- standardowego formularza danych obszaru Natura 2000 *Ujście Warty* PLC080001;

- sytuacji lokalizacyjnej uzyskanej na podstawie informacji przestrzennych udostępnionych na stronach: <http://rdlpzg.gis-net.pl/>, <http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>,

<http://mapy.geoportal.gov.pl/imap/>, <http://mapa.korytarze.pl/>;

- przyrodniczej bazy danych RDOŚ w Gorzowie Wlkp.,

- ekologicznych uwarunkowań zachowania właściwej drożności korytarzy ekologicznych rangi krajowej i międzynarodowej,

jak również wnikliwe prześledzenie bezpośrednich i pośrednich skutków przedsięwzięcia, zwłaszcza aspektów związanych z lokalizacją, skalą, rodzajem, jego charakterystyki i uwarunkowań realizacji, jak również zachowania pełnionych funkcji ekologicznych, pozwala uznać, iż planowane działanie inwestycyjne nie będzie negatywnie oddziaływało na ich przyrodę, w szczególności na utrzymanie we właściwym stanie ochrony, przedmiotów ochrony:

Ostoi Ptasiej i Ostoi Siedliskowej Natura 2000 *Ujście Warty* PLC080001, tj. siedlisk przyrodniczych oraz gatunków i ich siedlisk, takich jak: 3150 - Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3270 - Zalewane muliste brzegi rzek, 6120* – ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6210* – Murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis-Festucion pallentis*) – priorytetowe są tylko murawy z istotnymi stanowiskami storczyków, 6430 – Ziołorośla górskie (*Adenostylien alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolutalia sepium*), 6440 – Łąki selemnicowe (*Cnidion dubii*), 6510 - Nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 9170 - Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 91E0*– Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) oraz 1084 – pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, 1088 – kozioróg *Cerambyx cerdo*, 1130 – boleń *Aspius aspius*, 1145 – piskorz *Misgurnus fossilis*, 1149 – koza *Cobitis taenia*, 1308 – mopek *Barbastella barbastellus*, 1324 – nocek duży *Myotis myotis*, 1337 – bóbr europejski *Castor fiber*, 1355 – wydra *Lutra Lutra*, 5939 – różanka *Rhodeus sericeus amarus*, 6144 – kiełb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus*, jak również A023 – ślepowron *Nycticorax nycticorax*, A027 – czapla biała *Egretta alba*, A038 – łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, A039 – gęś zbożowa *Anser fabalis* A041 – gęś białoczarna *Anser albifrons*, A043 – gęś gęgawa *Anser anser*, A048 – ohar *Tadorna tadorna*, A050 – świstun *Anas penelope*, A051 – rożeniec *Anas strepera*, A052 – cyraneczka *Anas crecca*, A053 – krzyżówka *Anas platyrhynchos*, A055 – cyranka *Anas querquedula*, A056 – płaskonos *Anas clypeata*, A059 – głowienka *Aythya ferina*, A061 – czernica *Aythya fuligula*, A073 – kania czarna *Milvus migrans*, A075 – bielik *Haliaeetus albicilla*, A119 – kropiatka *Porzana porzana*, A122 – derkacz *Crex crex*, A125 – łyska *Fulica atra*, A127 – żuraw *Grus grus*, A151 – batalion *Philomachus pugnax*, A153 – kszyc *Gallinago gallinago*, A160 – kulik wielki

Numenius arquata, A162 – krwawodziób *Tringa totanus*, A177 – mewa mała *Larus minutus*, A179 – śmieszka *Larus ridibundus*, A193 – rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, A195 – rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, A196 – rybitwa białowąsa *Chlidonias hybridus*, A197 – rybitwa czarna *Chlidonias niger*, A198 – rybitwa białoskrzydła *Chlidonias leucopterus*, A294 – wodniczka *Acrocephalus paludicola*, A307 – jarzębatka *Sylvia nisoria*.

W treści standardowego formularza danych ww. obszarze Natura 2000 wymienia się szereg istotnych zagrożeń w odniesieniu do przedmiotów jego ochrony: A02 – zmiana sposobu upraw, A04.03 – zarzucenie pasterstwa, brak wypasu, D01.01- ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe, D02.02- rurociągi, D03.02- Szlaki żeglugowe, E01.03-zabudowa rozproszona, E03.01- pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych/obiektów rekreacyjnych, F02.03 – wędkarstwo, F03.01 - polowanie, F03.02 - pozyskiwanie/usuwanie zwierząt lądowych, F03.02.03- chwytanie, trucie, kłusownictwo, G01.08- inne rodzaje sportu i aktywnego wypoczynku, K03.04 – drapieżnictwo.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie jest związana z możliwością zainicjowania ww. zagrożeń, ani też istotnego zwiększenia ich natężenia, ponieważ dotyczy przebudowy istniejącej infrastruktury drogi krajowej Nr 31, w tym XIX wiecznego mostu drogowego nad rzeką Wartą, zlokalizowanej w pobliżu ujścia rzeki Postomii wraz z budową tymczasowego mostu drogowego, która na etapie realizacyjnym, oddziaływać będzie nieistotnie, na następujące przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001*, tj. siedlisko 91E0*– Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), czasowo uszczuplając jego zasoby w ilości ok. 0,03% zasobów siedliska w obszarze, siedlisko 3150 - Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, nietrwale uszczuplając jego zasoby w ilości ok. 0,69 ha (0,3% zasobów siedliska w obszarze).

Lokalizacja przedmiotowego przedsięwzięcia została zaplanowana na terenie *Parku Krajobrazowego Ujście Warty*, w granicach, którego obowiązuje szereg zakazów. Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4) w/cyt. ustawy o ochronie przyrody zakazy „nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”, do której zalicza się przedmiotowa inwestycja.

Planowane działanie położone jest w strefie korytarza ekologicznego rangi krajowej i międzynarodowej: Bagna Ujścia Warty GKPN-22 (<http://mapa.korytarze.pl/>), będącego częścią szlaku migracyjnego osi wschód zachód i północ południe, wyznaczonego, m.in. z uwagi na utrzymanie integralności sieci Natura 2000, który w przedmiotowej lokalizacji jest szeroki na ok. 400 m, w większości ograniczając się do rozpiętości inwestycji i rozlewisk łagodnego ujścia Postomii i szerokości rzeki Warty, stanowiąc północno-wschodnie ramię, rozwidlającego się tuż przed obszarem Starego Kostrzyna korytarza, który swoim południowo-zachodnim ramieniem szerokim na ok. 200 m biegnie równoległe wzdłuż rzeki Odry. Poza Starym Kostrzynem korytarz ten przechodzi w szeroki na ponad 1 km korytarz pn. Lasy Nadodrzańskie GKPN-28A.

Rzeka Warta przy ujściu rzeki Postomii, stanowi część drogi tranzytowej dla łososia i troci na tarliska w Drawie i Gwdzie oraz główny szlak spływania węgorzy z zachodnich obszarów Pojezierza Pomorskiego. W obrębie Warty występują tarliska jазia, brzany i bolenia (Błachuta i in. 2010). Od wielu lat prowadzona jest restytucja wymarłego w ubiegłym wieku gatunku dwuśrodowiskowego – jesiotra bałtyckiego *Acipenser oxyrinchus oxyrinchus*. Dla tego gatunku jedną z kluczowych lokalizacji jest rzeka Drawa, w systemie Warty i Odry. Analiza przedmiotowego przedsięwzięcia wskazuje na brak znaczących oddziaływań planowanej inwestycji na zachowanie ciągłości morfologicznej rzeki, tym samym na zachowanie ciągłości ekologicznej. Planowana rozbiórka i budowa mostu drogowego nie będzie stanowiła barier poprzecznych, które ograniczyłyby drożność koryta i doliny rzecznej. Przewidywane oddziaływanie planowanej inwestycji na gatunki dwuśrodowiskowe może wiązać się z zakłóceniem przebiegu migracji w czasie prowadzenia prac w korycie Warty. Będzie to

jednak oddziaływanie umiarkowane, krótkookresowe i odwracalne, obwarowane szeregiem ww. warunków realizacji przedsięwzięcia.

Budowa nowego obiektu mostowego oraz mostu tymczasowego wykonywana zgodnie z ustalonymi warunkami realizacji przedsięwzięcia pozwala na zachowanie odpowiedniej drożności i właściwego funkcjonowania korytarza, szczególnie na etapie realizacyjnym. W związku z powyższym można uznać, że ww. zamierzenie, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na spójność obszaru Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001* oraz integralność sieci Natura 2000.

Zachowanie przedmiotów ochrony ww. form ochrony przyrody, we właściwym stanie ochrony jest w istotnym zakresie tożsame z zachowaniem właściwego stanu bioróżnorodności terenu objętego oddziaływaniem inwestycji, stąd przy wykluczeniu prawdopodobieństwa istotnego zaburzenia funkcjonowania siedlisk i gatunków ww. obszaru Natura 2000, *Parku Krajobrazowego Ujście Warty* i chronionych gatunków należy uznać, iż jego realizacja nie wpłynie na nią istotnie negatywnie i przy zastosowaniu ww. warunków realizacji przedsięwzięcia, różnorodność biologiczna zostanie zachowana na obecnym poziomie.

Szczegółowa analiza prawdopodobnych zmian charakterystyk ww. form ochrony przyrody, tj. obszaru Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001*, *Parku Krajobrazowego Ujście Warty*, jak i funkcjonalności obszaru korytarza ekologicznego: *Bagna Ujścia Warty GKPn-22*, wynikających, m.in. z ewentualnego zmniejszenia się powierzchni siedlisk, powstania trwałych zakłóceń w funkcjonowaniu kluczowych gatunków, przzerwania ciągłości korytarza ekologicznego, spowodowania fragmentacji i utraty siedlisk lub populacji gatunków, redukcji zagęszczenia gatunków, zmian w kluczowych wskaźnikach wartości ochronnej, wykazała, iż przy zastosowaniu określonych warunków realizacji przedsięwzięcia, nie wystąpi znaczące negatywne oddziaływanie na ww. parametry.

Kluczowym w przedmiotowym rozstrzygnięciu było uznanie, iż planowana inwestycja:

- nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001*;
- nie pogorszy spójności sieci obszarów Natura 2000, tj. powiązań między nimi;
- nie naruszy zakazów obowiązujących na terenie Parku Krajobrazowego Ujście Warty;
- nie wpłynie negatywnie na właściwą drożność i funkcjonowanie korytarza ekologicznego: *Bagna Ujścia Warty GKPn-22*;
- nie wpłynie negatywnie na ochronę gatunkową zwierząt, roślin i grzybów.

Warunki określone w postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. mają na celu wykluczenie lub zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na ww. formy ochrony przyrody, pozwalają na uniknięcie istotnego negatywnego oddziaływania na siedliska chronione, tj. naturalne siedliska przyrodnicze oraz siedliska chronionych gatunków roślin i zwierząt, mają na celu zabezpieczenie zwierząt przed ich nieumyślnym niepokojeniem, zabiciem bądź uwięzieniem w wykopach oraz zabezpieczenie rodzimej flory przed oddziaływaniem ze strony obcych gatunków.

Warunki te mają ponadto na celu utrzymanie, na etapie realizacyjnym i eksploatacyjnym, drożności szlaków przemieszczania się zwierząt, szczególnie ichtiofauny.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. mając na uwadze, iż zastosowane zostaną ww. rozwiązania chroniące środowisko przyrodnicze uznał, iż zgodnie z aktualnym stanem wiedzy, dotyczącym, m.in. zakresu, skali i rodzaju potencjalnego oddziaływania, nie przyczyni się ono do wystąpienia istotnego negatywnego oddziaływania na ww. formy ochrony przyrody, w tym znacząco negatywnego oddziaływania, uniemożliwiającego lub utrudniającego osiągnięcie celów ww. *Dyrektywy Ptasiej* i *Dyrektywy Siedliskowej*, ze względu na które ustanowiony został obszar specjalnej ochrony ptaków oraz obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001*, zapewniając jednocześnie utrzymanie sprawnie funkcjonującej, spójnej ekologicznie, Europejskiej Sieci Natura 2000.

W okolicach mostu drogowego Warta ma szerokość 110-120 m, wzdłuż jej prawego brzegu ciągną się długie nabrzeża portowe, w tym odcinek do obsługi statków pasażerskich. Są tam też

miejsca do zacumowania łodzi. Natomiast przy przeciwnym brzegu, pomiędzy mostem kolejowym i drogowym, znajduje się przystań Klubu Żeglarskiego Delfin. Warta uchodzi do Odry na 695 km jej biegu. Lewy brzeg Warty przy ujściu do Odry kończy długa na 1,3 km, nieco poprzerwana, umocniona kamieniami tama podłużna. Teren przeznaczony pod inwestycję związany jest bezpośrednio z około 500 m długości odcinkiem rzeki Warty w odległości 2,45 km od ujścia do Odry, a tuż poniżej połączenia Warty z jej dopływem z Postomią.

Planowane przedsięwzięcie zostanie w całości zrealizowane na terytorium Polski, w odległości ok. 1 km od jej zachodniej granicy. Pomimo bliskiej lokalizacji inwestycji od granicy państwa, jej lokalny charakter oraz zakres prac wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. nie stwierdził (na obecnym etapie postępowania) konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w trybie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.). Analizowanego przedsięwzięcia nie dotyczy zagadnienie poważnej awarii przemysłowej.

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. Prawidłowo zaprojektowany most oraz elementy układu drogowego, będą odporne na oddziaływania burz, deszczy nawalnych, silnych wiatrów. Przebudowa mostu zwiększy jego odporność na zjawiska lodowe z uwagi na likwidację podpór w nurcie rzeki. Bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Charakter prac związanych z etapem realizacji przedsięwzięcia obejmie m. in. roboty budowlane oraz ziemne. Oddziaływania pochodzące z etapu realizacji przedsięwzięcia związane będą głównie z emisją hałasu do środowiska, emisją zanieczyszczeń do atmosfery oraz powstawaniem odpadów.

Eksploatacja planowanego mostu i układu drogowego skutkować będzie przede wszystkim typowymi oddziaływaniami infrastruktury komunikacyjnej, tj. na klimat akustyczny, jakość powietrza oraz w zakresie odprowadzania wód opadowych i roztopowych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą odpady typowe dla prac związanych z budową i przebudową dróg i mostów, głównie z grupy 17, 15 i niewielkie ilości z grupy 20. Odpady powstające na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będą związane jedynie z obsługą ruchu komunikacyjnego i mogą to być odpady komunalne porzucone przez użytkowników. Ponadto, w trakcie eksploatacji drogi, powstawać będą odpady związane z utrzymaniem drogi w odpowiednim stanie technicznym.

Struktura ruchu średniego dobowego dla drogi krajowej nr 31 wynosi w 2023 r. (planowany rok oddania inwestycji do eksploatacji) – 16 954 pojazdów/dobę, a w 2033 r. – 12 723 pojazdów/dobę (spadek natężenia spowodowany jest planowaną realizacją obwodnicy Kostrzyna).

Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie, znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, w rejonie ul. Mostowej (w odległości ok. 5 m od krawędzi jezdni). Kolejnym terenem chronionym akustycznie są tereny Klubu Żeglarskiego Delfin, znajdujące się w odległości ok. 70 m na zachód od planowanej inwestycji. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz.U. z 2014 r. poz. 112), ww. tereny kwalifikują się odpowiednio do terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, dla których dopuszczalny poziom hałasu w środowisku wynosi: $L_{AeqD}=61$ dB i $L_{AeqN}=56$ dB oraz do terenów rekreacyjno-wypoczynkowych, dla których dopuszczalny poziom hałasu w środowisku wynosi: $L_{AeqD}=61$ dB. W związku z niewykorzystywaniem terenów klubu w porze nocnej, nie obowiązuje dla nich dopuszczalny poziom hałasu dla tej pory.

Prowadzone prace budowlane w otoczeniu inwestycji będą stanowiły uciążliwość dla mieszkańców najbliższej zabudowy w zakresie oddziaływania akustycznego. Jednak prace budowlane z reguły posiadają krótkotrwały charakter, zmieniający się wraz z postępowaniem realizacji projektu. Zastosowanie zaplanowanych rozwiązań chroniących klimat akustyczny podczas prowadzenia prac, wpłynie na zmniejszenie negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego realizacji.

W przedłożonym raporcie dokonano szczegółowej analizy oddziaływania inwestycji na środowisko w zakresie emisji hałasu, zgodnie z zalecaną metodą obliczeniową. Modelowanie oddziaływania akustycznego przeprowadzono w horyzoncie czasowym na lata 2023 i 2033, tj. na moment oddania inwestycji do eksploatacji i 10 lat po oddaniu do użytku. W obliczeniach uwzględniono oddziaływanie skumulowane z linią kolejową nr 273. Z przedstawionej analizy wynika, że na skutek realizacji inwestycji, przy zastosowaniu cichej nawierzchni (spadek hałasu, o co najmniej 6 dB), zostaną zachowane dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, a uciążliwość akustyczna dla okolicznych mieszkańców ulegnie znacznemu zmniejszeniu. Dodatkowo podkreślić należy, że w związku z planowaną realizacją obwodnicy Kostrzyna po 2023 r. natężenie ruchu na analizowanym fragmencie znacznie spadnie (w tym zmniejszy się udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu), co wpłynie korzystnie na klimat akustyczny w otoczeniu inwestycji. W związku z powyższym nie zachodzi potrzeba planowania i wdrażania jakichkolwiek dodatkowych środków ochrony przed hałasem, poza uwzględnioną w analizach tzw. „cichą nawierzchnią”.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia będą miały bezpośredni wpływ na stan zanieczyszczenia powietrza. W trakcie prowadzenia prac budowlanych wystąpi chwilowa emisja zanieczyszczeń pyłowych i gazowych spowodowana tymi robotami. Źródłami zanieczyszczenia powietrza będą środki transportu, sprzęt mechaniczny służący do prowadzenia robót oraz inne urządzenia napędzane silnikami spalinowymi. Głównymi emitorami zanieczyszczeń będą maszyny budowlane oraz pojazdy transportujące materiały. Ze względu na charakter prac związanych z realizacją planowanej inwestycji, przewiduje się, że oddziaływania związane z tą fazą będą miały charakter krótkoterminowy, a miejsca powstawania uciążliwości będą się zmieniały wraz z postępowaniem robót.

W dokumentacji przedłożonej do uzgodnienia dokonano modelowania rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym. Do modelowania emisji i rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń przyjęto średnie dobowe natężenia i strukturę ruchu dla roku 2018, jako najbardziej niekorzystnego. Przeprowadzona analiza wykazała, iż przy zakładanym natężeniu ruchu poza granicą pasa drogowego nie będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza. W związku z powyższym nie stwierdzono możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w tym zakresie.

Podkreślono, że inwestycja nie ma wpływu na wzrost natężenia ruchu na drodze krajowej nr 31. Realizacja niniejszego przedsięwzięcia planowana jest w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej Dorzecza Odry i Wisły (POPDOW). Planowane przedsięwzięcie polegające na rozbiórce i budowie mostu drogowego, ma na celu poprawę ochrony przeciwpowodziowej, poprzez umożliwienie pracy lodolamaczy oraz nieskrępowany pochód kry lodowej.

Przewidywane potencjalne oddziaływanie na wody w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji będzie dotyczyć przede wszystkim możliwego przedostania się zanieczyszczeń, zarówno do wód powierzchniowych jak i do gruntu, a w konsekwencji również za jego pośrednictwem do wód podziemnych. Prace związane z rozbiórką i budową nowego mostu będą generowały wzbijanie się zawiesiny z dna rzeki oraz zamulenie wody. W ramach planowanych prac konieczne będzie prowadzenie robót rozbiórkowych, ziemnych i budowlanych za pomocą maszyn i sprzętu mechanicznego, co generuje ryzyko zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi w przypadku wycieku z nich paliwa lub płynów eksploatacyjnych. Zagrożenia te mogą być jednak skutecznie wyeliminowane dzięki zastosowaniu podstawowych zasad i dobrych praktyk prowadzenia robót budowlanych wskazanych w niniejszej decyzji.

W związku z powyższym dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza się istotnego ryzyka zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych na etapie realizacji.

Podczas eksploatacji przedsięwzięcia do środowiska w sposób zorganizowany będą odprowadzane wody opadowe, które docelowo trafią do rzeki Warty i Postomii. Zaplanowany system odwodnienia gwarantować będzie dotrzymanie standardów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800).

Realizacja przedsięwzięcia polega na rozbiórce mostu, który wpisany jest do gminnej ewidencji zabytków. Projekt przedsięwzięcia konsultowany był z Lubuskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Rozbiórka mostu istniejącego oraz budowa nowego mostu prowadzona będzie przy Przystani pasażerskiej z 2 poł. XIX w. (przystań miejska). Z kolei prace związane z przebudową drogi krajowej nr 31 dotyczą bezpośredniego sąsiedztwa mostu drogowego nad Zalewem rzeki Warty, który stanowi przedłużenie planowanego do przebudowy mostu nad Wartą oraz zabytkowej piwnicy (skład) z 2 poł. XIX w. rejonie ul. Mostowej i willi miejskiej (urząd miar) z ok. 1910 r. (ob. Kostrzyńskie Centrum Kultury).

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie powstaną nowe elementy w krajobrazie. Nie przewiduje się zatem wystąpienia zmian w krajobrazie poza ogólną poprawą estetyki nowych obiektów w porównaniu do stanu obecnego (tj. przeznaczonego do rozbiórki mostu i przeznaczonych do przebudowy dojazdów do mostu).

W obrębie obszaru związanego z projektowaną inwestycją, planowane są prace dotyczące modernizacji Odry granicznej (przebudowa ostróg), budowa obwodnicy Kostrzyna w ciągu drogi krajowej nr 31, nowa przeprawa przez Odrę w ciągu drogi krajowej nr 22, przebudowa mostu kolejowego na Odrze. Kumulacja oddziaływań dotyczyć może okresu realizacji, w zakresie oddziaływania prac prowadzonych w korycie Odry i Warty. Wszystkie wymienione inwestycje obejmują komponenty robót związane z pracą w korycie. Działania te związane są z emisją wibracji do środowiska wodnego oraz w szczególności zwiększonym dopływem zawiesiny do wód. Jest to szczególnie niebezpieczne w okresie tarła kluczowych gatunków ryb zasiedlających Odrę i Wartę. Biorąc pod uwagę zakres prac, lokalizację miejsca powstawania zwiększonych dostaw zawiesiny do wód Warty (ponad 2 km od lokalizacji obszaru bagrowań towarzyszących na Odrze), sedimentację zawiesiny w Warcie przed jej dopływem do Odry, jak również mieszanie się wód Warty i Odry, należy stwierdzić, że nie wystąpi istotna kumulacja oddziaływań działań prowadzonych w obrębie rzeki Odry i działań wdrażanych w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia na rzece Warcie ok. 2,45 km od ujścia do Odry. Potencjalnie skumulowanie oddziaływań wystąpić może w przypadku jednoczesnej realizacji obwodnicy Kostrzyna i przebudowy przedmiotowego mostu. W przypadku budowy obwodnicy wg założeń lokalizacyjnych zbliżonych do wariantu 2 i 4 (warianty ze Studium lokalizacyjnego z 2008 r.) kumulacja oddziaływań wystąpi w obrębie obszarów Natura 2000 (Ujście Warty PLC080001). Oddziaływania generowane w ramach obecnie analizowanego przedsięwzięcia, nie będą znaczące w odniesieniu do skali oddziaływań generowanych podczas budowy obwodnicy.

Na etapie eksploatacyjnym można wskazać, że realizacja obwodnicy, jak również przebudowa mostu drogowego na Odrze w Kostrzynie nad Odrą w km 614,9 na przedłużeniu niemieckiej drogi B1 i polskiej drogi krajowej nr 22, zmniejszy natężenie ruchu na przedmiotowym moście na Warcie, w związku z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego poza centrum Kostrzyna.

Planowane przedsięwzięcie zostanie w całości zrealizowane na terytorium Polski, w odległości ok. 1 km od jej zachodniej granicy. Pomimo bliskiej lokalizacji inwestycji od granicy państwa, jej lokalny charakter oraz zakres prac wyklucza możliwość transgranicznego oddziaływania na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji.

Na obecnym etapie postępowania Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. nie stwierdził konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania w trybie art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 799 ze zm.).

Analizowanego przedsięwzięcia nie dotyczy zagrożenie poważnej awarii przemysłowej. 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. Prawidłowo zaprojektowany most oraz elementy układu drogowego, będą odporne na oddziaływania burz, deszczy nawalnych, silnych wiatrów. Przebudowa mostu zwiększy jego odporność na zjawiska lodowe z uwagi na likwidację podpór w nurcie rzeki. Bezpośrednie wykorzystanie zasobów naturalnych nie dotyczy planowanego przedsięwzięcia.

Przy zastosowaniu planowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, omówionych w przedłożonym raporcie oraz przy spełnieniu określonych warunków nie pogorszy się stan środowiska.

W uzasadnieniu ww. postanowienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. umieścił uwagę cyt. „Przedstawiona w niniejszym postanowieniu analiza ocenowa w zakresie ochrony przyrody rozstrzyga wyłącznie kwestie i ustala warunki realizacji przedsięwzięcia związane z oddziaływaniem na obszar Natura 2000 Ujście Warty PLC080001, Park Krajobrazowy Ujście Warty i ochronę gatunkową. Przedmiotowa liniowa inwestycja celu publicznego realizowana będzie także w granicach Parku Narodowego Ujście Warty i nie może naruszać zakazów obowiązujących w jego granicach oraz musi być zgodna z warunkami realizacji przedsięwzięcia uzgodnionymi z Ministrem Środowiska, w zakresie istnienia rozwiązań alternatywnych oraz przewidywanych działań mających na celu kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze Parku Narodowego Ujście Warty, w części przebiegającej przez jego obszar. ...” koniec cyt.

W dniu 25.02.2019 r. pełnomocnik Inwestora przedłożył uzupełnienie raportu zgodnie z wezwaniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (pismo znak: DOK.DOK2.9751.1.1.2019.SK)

Pismem z dnia 28.02.2019 r. Burmistrz Miasta otrzymane uzupełnienie raportu przekazał Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministrowi Środowiska, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. oraz Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Gorzowie Wlkp.

W nawiązaniu do ww. pisma Burmistrza Miasta , w dniu 12.03.2019 r. wpłynęło :

- pismo znak: NZ-771/4/2019 z dnia 06 marca 2019 r. w którym Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. poinformował, że podtrzymuje stanowisko przedstawione w opinii sanitarnej z dnia 22 stycznia 2019 r., w której zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higieny środowiska warunki realizacji ww. przedsięwzięcia
- pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. znak: WZŚ.4221.39.2019.AN z dnia 11 marca 2019 r. w którym stwierdził, że przedłożone uzupełnienie w żaden sposób nie zmienia dotychczasowych ustaleń organu dokonanych w oparciu o przedłożoną dokumentację, w szczególności o raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, przedmiotowe uzupełnienie nie wymusiło określenia dodatkowych warunków środowiskowych, zarówno na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, jak i koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.), ani zmiany określonych warunków w wydanym postanowieniu. Mając na uwadze powyższe, tamtejszy Organ podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w postanowieniu z 14 lutego 2019 r. znak: WZŚ.4221.21.2019.AN.

W dniu 04 kwietnia 2019 r. do tut. Urzędu Miasta wpłynęło postanowienie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uzgadniające realizację przedsięwzięcia (znak:

DOK.DOK2.9751.1.2.2019.SK z dnia 02 kwietnia 2019 r.). Organ uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił następujące warunki jego realizacji:

1. Ograniczenie do niezbędnego minimum zarówno czasu prowadzenia prac w korycie i w strefie brzegowej Warty, jak i ich zasięgu przestrzennego;
2. W przypadku prognozowanych wysokich stanów wód na rzece Warcie należy zabezpieczyć plac budowy przed negatywnymi skutkami przypływu wód powierzchniowych i dokonania stosownej ewakuacji ludzi, sprzętu i materiałów;
3. Zakaz przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki;
4. Zachowanie drożności ujścia Postomii w 80-90% z uwagi na przemieszczanie się ryb w okresie tarła;
5. Miejsca po usuniętych podporach należy wypełnić materiałem rodzimym lub zbliżonym do naturalnego;
6. Ograniczyć do minimum powierzchnię gruntów zajętych podczas prowadzenia robót na zapleczu budowy i miejsca składowania urządzeń i materiałów budowlanych;
7. Zapleczu budowy zlokalizować poza korytem rzeki i zabezpieczyć przed przedostawaniem się niebezpiecznych substancji (w tym substancji ropopochodnych) i materiałów budowlanych do środowiska wodnego (ze względu na powstające ścieki bytowe, przemysłowe, materiały budowlane, odpady) , tak aby uniknąć negatywnego oddziaływania na środowisko wodno-gruntowe;
8. Prace związane z rozbiórką podpór wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych, tak by elementy z rozbiórki nie przedostały się do rzeki i jej nie zanieczyściły;
9. Tankowanie pojazdów i urządzeń budowlanych należy przeprowadzać poza terenem budowy;
10. W przypadku przedostania się do środowiska wodnego substancji szkodliwych, należy zastosować odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń (w szczególności skutkiem awarii sprzętu może być wyciek paliw, smarów i olejów);
11. Wykorzystywany podczas budowy sprzęt musi być w pełni sprawny i spełniać wymogi dopuszczające go do użytku, tak aby zapewnić właściwą ochronę wód przed zanieczyszczeniem;
12. Ścieki bytowe powinny być gromadzone w szczelnych zbiornikach, które muszą być sukcesywnie opróżnianie oraz wywożone taborem specjalistycznym uprawnionym do świadczenia takich usług;
13. Po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia, należy przywrócić teren przeznaczony pod most tymczasowy do stanu najbardziej zbliżonego do pierwotnego.

Powyższe warunki realizacji przedsięwzięcia określone zostały w sentencji decyzji w pkt 1.2. W treści uzasadnienia ww. postanowienia Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej stwierdził, że przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze dwóch jednolitych części wód powierzchniowych , zwanych dalej „ JCWP” oraz jednej jednolitej części wód podziemnych zwanej dalej „ JCWPd” i przedstawił ich charakterystykę zgodnie z obowiązującym planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

JCWP Warta od Noteci do ujścia o kodzie PLRW6000211899 – przedmiotowa część wód jest silnie zmieniona, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny, możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieklu istotnego – Warta w obrębie JCWP i dobry stan chemiczny. Dla JCWP PLRW6000211899 ustalono odstępstwo czasowe od osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 4.4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia dobrego stanu został wyznaczony na 2027 r. Przedmiotowa JCWP stanowi obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

JCWP Kanał Postomski od Rudzianki do ujścia o kodzie PLRW60002418969– przedmiotowa część wód jest naturalną częścią wód, zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP PLRW60002418969 ustalono odstępstwo czasowe od osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 4.4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia dobrego stanu został wyznaczony na 2021 r. Przedmiotowa JCWP stanowi obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

JCWPd PLGW600033- celem środowiskowym jest osiągnięcie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego, zagrożona nieosiągnięciem ww. celów środowiskowych. JCWPd PLGW600033 jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Planowane przedsięwzięcie związane jest z następującymi głównymi czynnikami oddziaływania na stan jednolitych części wód:

- wzrost stężenia zawiesiny w wodach w miejscu i otoczeniu miejsca prowadzenia prac;
- punktowa zmiana struktury brzegów w miejscach lokalizacji przyczółków nowego mostu oraz w miejscu lokalizacji przeprawy tymczasowej w skarpach brzegowych rzeki i strefie brzegowej;
- punktowa zmiana struktury dna poprzez usunięcie podpór nurtowych istniejącego mostu oraz budowę podpór przeprawy tymczasowej;
- lokalna zmiana warunków prędkości w korycie będąca skutkiem usunięcia podpór nurtowych „starego” mostu – poprawa warunków hydromorfologicznych;
- punktowa zmiana dynamiki przepływu wód w strefie brzegowej- zmiana szorstkości podłoża głównie na skutek usunięcia roślin, namulów i wykonania nowych przyczółków oraz usunięcia istniejących.

W ramach analiz wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, Inwestor przedstawił i przeanalizował aktualne dane monitoringowe w zakresie oceny stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz jednolitych części wód podziemnych (dane WIOŚ dla JCWPd z 2016 r., dla JCWP z 2017 r.).

JCWP PLRW6000211899 charakteryzowała się w 2017 r. słabym potencjałem ekologicznym, stan chemiczny- poniżej dobrego. JCWP PLRW60002418969 charakteryzowała się w 2017 r. umiarkowanym stanem ekologicznym, stan chemiczny- poniżej dobrego. Jednolita część wód podziemnych PLGW600033 cechowała się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym.

Przewidywane oddziaływanie prac na biologiczne elementy oceny stanu/ potencjału ekologicznego będzie na etapie prowadzenia prac wiązało się przede wszystkim z fizycznym niszczeniem siedlisk oraz samych organizmów wodnych: mikrolitów i mikrobezkrzęgowców w obrębie prowadzonych prac ziemnych i rozbiórkowych w korycie i skarpach brzegowych.

Natomiast na etapie eksploatacji trwałe zmiany w strukturze siedlisk rzecznych ograniczone będą wyłącznie do lokalizacji elementów planowanego mostu oraz mostu tymczasowego zlokalizowanych w nurcie i skarpach brzegowych. W związku z powyższym przekształcenia będą punktowe i dodatkowo ograniczone do odcinka rzek (Warty i ujścia Postomi).

W przedmiotowym postanowieniu Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podkreślił, iż Warta oraz Postomia stanowią korytarz migracyjny między innymi dla łososia, troci wędrowniej, minoga rzecznej. Jak wspomniano powyżej, zgodnie z aPGW celem środowiskowym dla JCWP Warta od Noteci do ujścia jest między innymi możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku cieków istotnego- Warta w obrębie JCWP. W obrębie Warty występują tarliska jазia, brzany i bolenia. Planowane przedsięwzięcia, głównie na etapie realizacji może powodować zakłócenia w przebiegu migracji ryb w czasie prac w korycie Warty. W związku z powyższym kluczowym zagadnieniem w zakresie oddziaływania na ichtiofaunę jest zachowanie drożności koryta migracyjnego.

Nowa konstrukcja mostu nie będzie posiadała podpór w nurcie i założyć należy, że warunki migracji dla organizmów wodnych ulegną polepszeniu z uwagi na usunięcie antropogenicznych

elementów (podpór mostu istniejącego) z koryta rzeki. Ewentualne negatywne oddziaływania w powyższym zakresie będą eliminowane przy zachowaniu warunków realizacji przedsięwzięcia. Wpływ na warunki hydromorfologiczne związany będzie z bezpośrednią ingerencją w strukturę koryta i brzegów oraz pośrednio wiązać się będzie ze zmianą dynamiki przepływu wód w korycie w obrębie obu analizowanych JCWP. Zmiany te będą miały jednak charakter lokalny (prace obejmą < 1% długości obu JCWP).

Ze względu na czasowy charakter prac, oddziaływania na wskaźniki fizykochemiczne wystąpią na etapie realizacji inwestycji i będą ograniczone do czasu prowadzenia prac ziemnych wykonywanych bezpośrednio w korycie. Zagrożenia związane z wystąpieniem awarii (wyciek paliwa i substancji ropopochodnych) zostaną wyeliminowane poprzez określenie stosownych wymagań dla wykonawcy robót i zapewnienie nadzoru nad ich stosowaniem.

Biorąc powyższe pod uwagę nie prognozuje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych ustalonych dla powyższych JCWP w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Inwestycja nie generuje trwałych zmian w charakterystyce fizycznej cieków, a oddziaływania na poszczególne elementy oceny stanu/potencjału wód uznać można za krótkookresowe. Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów ochrony wód w obrębie jednolitych części wód Warta od Noteci do ujścia (kod JCWP: PLRW6000211899) oraz kanału Postomskiego od Rudzianki do ujścia (kod JCWP: PLRW60002418969), nie powoduje też zagrożenia dla celów środowiskowych w innych jednolitych częściach wód.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej zauważył, że zagadnienie oddziaływań skumulowanych rozważono w szczególności z uwzględnieniem :

- planowanych prac dotyczących modernizacji Odry granicznej (przebudowa ostróg) przewidzianych do realizacji w ramach projektu POPDOW;
- budowy obwodnicy Kostrzyna nad Odrą w ciągu drogi krajowej nr 31;
- przebudowy mostu drogowego na Odrze w Kostrzynie nad Odrą w km 614,9 na przedłużeniu niemieckiej drogi B1 i polskiej drogi krajowej nr 22.

Na Odrze powyżej ujścia Warty zaplanowano prace polegające głównie na przebudowie ostróg regulacyjnych na odcinku w kilometrażu Odry 600,4 – 617,6. Dodatkowo w koncepcji realizacji zadania przewidziano tzw. bagrowania towarzyszące, m.in. w kilometrażu Odry km 617,5 – 618,0 tj. na odcinku 500 m w dół Odry od ujścia Warty. Bagrowanie zostanie przeprowadzone w przypadku stwierdzenia odkładania się znacznych ilości materiału dennego poniżej odcinka prac w rejonie Kostrzyna nad Odrą.

Biorąc pod uwagę lokalizację miejsca powstawania zwiększonych dostaw zawiesiny (ponad 2 km od lokalizacji obszaru bagrowań towarzyszących), jak również mieszanie się wód Warty i Odry, należy stwierdzić, że nie wystąpi istotna kumulacja oddziaływania przedsięwzięcia będącego przedmiotem sprawy z działaniami prowadzonymi w obrębie rzeki Odry. Okresowy wzrost ilości zawiesin oraz substancji biogenicznych może mieć negatywny wpływ na bytujące w Warcie ryby, w szczególności w trakcie migracji tarłowych. Oddziaływanie to nastąpi jednak wyłącznie podczas prac ziemnych. Prace te będą jednak prowadzone z zastosowaniem ścianek szczelnych, co ograniczy wpływ zawiesiny do wód.

W zakresie budowy obwodnicy Kostrzyna nad Odrą, należy zauważyć, iż na obecnym etapie prac projektowych nie wybrano jeszcze wariantu jej przebiegu, w tym w szczególności lokalizacji przepraw mostowych. W przypadku przedsięwzięcia dot. przebudowy mostu drogowego w km 614,9 rzeki Odry, należy zauważyć, iż realizowane będzie ono na obszarze JCWP od Nysy Łużyckiej do Warty (PLRW6000211799) i nie dojdzie do bezpośredniej kumulacji oddziaływań.

Inwestor wskazał w dokumentacji szereg działań minimalizujących które będą polegały na zachowaniu szczególnej ostrożności w czasie prowadzenia prac związanych z realizacją inwestycji w korycie oraz rejonie koryta rzeki Warty i Postomii.

Mając na uwadze wyjaśnienia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz wymagania Ramowej Dyrektywy Wodnej z 23 października 2000 (2000/60/WE), Inwestor

powinien zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mieć na względzie zachowanie dobrego stanu/potencjału wód.

Pismem z dnia 09.04.2019 r. Pełnomocnik Inwestora poinformował Burmistrza Miasta, że zmianie uległa nazwa przedsięwzięcia, dotychczasowa nazwa „Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą (km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu” została zmieniona na: Rozbudowa drogi krajowej DK 31 w ramach zadania pn. „Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą (km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły „Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”.

Zmiana nazwy przedsięwzięcia podyktowana była stanowiskiem Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego i z założenia ma usprawnić proces wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej w ramach tzw. specustawy drogowej. Jednocześnie poinformowano, że zmiana dotyczy wyłącznie zmiany nazwy przedsięwzięcia, którego zakres inwestycyjny pozostaje bez zmian.

Ponadto w piśmie tym zwrócono się z prośbą o zmianę zapisów Raportu oceny oddziaływania na środowisko sporządzonego dla przedmiotowej inwestycji dotyczących działań kompensacyjnych. Jak poinformowano zmiany te zostały doprecyzowane na prośbę Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze.

Powyższe pismo Pełnomocnika wraz z wnioskowanymi zmianami w Raporcie oceny oddziaływania na środowisko przekazane zostały pismem Burmistrza Miasta z dnia 12.04.2019 r.: Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministrowi Środowiska, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. oraz Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Gorzowie Wlkp. celem ujednoczenia dokumentacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem znak: WZŚ.4221.52.2019.AN z dnia 19 kwietnia 2019 r. poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko oraz warunki realizacji przedsięwzięcia o dotychczasowej nazwie: „Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą (km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, przedstawione w postanowieniu z 14 lutego 2019 r. znak: WZŚ.4221.21.2019.AN.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że przedłożone uzupełnienie oraz nowa nazwa przedsięwzięcia, w żaden sposób nie zmieniają dotychczasowych ustaleń organu dokonanych w oparciu o przedłożoną dokumentację, w szczególności o raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto, nie wymusiły one na organie określenia dodatkowych warunków środowiskowych, zarówno na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, jak i koniecznych do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.), ani zmiany określonych warunków w postanowieniu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. pismem znak NZ-771/4/2019 z dnia 18 kwietnia 2019 r. poinformował, że po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją podtrzymuje swoje stanowisko przedstawione w opinii sanitarnej znak: NZ-771/4/2019 z dnia 22 stycznia 2019 r., w której zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higieny środowiska warunki realizacji ww. przedsięwzięcia.

Swoje stanowisko w sprawie Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przedstawił w piśmie znak DOK.DOK2.9751.1.3.2019.SK z dnia 06 maja 2019 r. Organ przypomniał, że w wydanym postanowieniu z dnia 2 kwietnia 2019 r. (znak: DOK.DOK2.9751.1.2.2019.SK)

uzgodnił realizację przedsięwzięcia określając warunki jego realizacji. Tamtejszy Organ uznał, że przedstawione w uzupełnieniu zmiany do raportu o oddziaływaniu na środowisko nie wpływają na zmianę warunków realizacji przedsięwzięcia przedstawionych zgodnie z ww. postanowieniem z dnia 2 kwietnia 2019 r. Zmiany nie mają także związku z wpływem przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych w rozumieniu Ramowej Dyrektywy Wodnej z 23 października 2000 (2000/60/WE). Organ zwrócił również uwagę na informację podawaną przez Inwestora, że zmiana nazwy przedsięwzięcia podyktowana jest stanowiskiem LUW, a zakres inwestycji pozostaje bez zmian.

Minister Środowiska postanowieniami znak: DOP-WPN.436.30.2019.ŁN z dnia 18.04.2019 oraz z dnia 16.05.2019 r. ustalił nowy termin zakończenia postępowania, odpowiednio na dzień 8 maja 2019 r. i 10 czerwca 2019 r. W uzasadnieniu podano, że z uwagi na kolizję terminu zakończenia postępowania z potrzebą przeanalizowania materiału dowodowego, w tym nowego, przekazanego jako uzupełnienie raportu oddziaływania na środowisko, niezbędnym staje się przedłużenie terminu załatwienia sprawy.

Pismem znak: POPDOW-ZPT.073.6.2019 z dnia 20.05.2019 r. (wpłynęło do Urzędu w dniu 23.05.2019 r.) Pełnomocnik Inwestora Pan Łukasz Gontarz poinformował Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą , że w toku postępujących prac projektowych nastąpiła zmiana w parametrach projektowanego mostu docelowego tj. dot. wysokości pylonu. Ze względu na uszczegółowienie parametrów gruntu, zaszła konieczność, zmiany konstrukcyjnej wysokości pylonu – podwyższenie o ok. 2,5 m. Na wcześniejszym etapie prac projektowych, ze względu na niski poziom wód w rzece Warcie nie było możliwości dokonania badań geologicznych. Obecnie wyniki rozpoznania podłoża dały pełen obraz warunków brzegowych, które na etapie prowadzonych szczegółowych obliczeń konstrukcyjnych zweryfikowały rozwiązania projektowe. Dokonano szczegółowej analizy w zakresie wprowadzonej zmiany w kontekście ewentualnej zmiany i oddziaływania na środowisko, nie stwierdzając, aby zmiana ta powodowała zmiany w zakresie istotności oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, w szczególności na awifaunę i chiropterofaunę. W celu zidentyfikowania ww. zmiany w treści raportu o oddziaływaniu na środowisko przedłożono Erratę do raportu, korygującą również drobne omyłki pisarskie , które zostały uchwycone.

Pismami z dnia 27.05.2019 r. Burmistrz Miasta przekazał powyższe dokumenty Ministrowi Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, Ministrowi Środowiska, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. oraz Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Gorzowie Wlkp. celem ujednoczenia dokumentacji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. pismem znak: WZŚ.4221.52.2019.AN z dnia 29 maja 2019 r. poinformował, że podtrzymuje swoje stanowisko oraz warunki realizacji przedsięwzięcia pn. Rozbudowa drogi krajowej DK 31 w ramach zadania pn. „ Rozbiórka i budowa mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą(km 2,45 rzeki Warty) realizowane w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu”, przedstawione w postanowieniu z 14 lutego 2019 r. znak: WZŚ.4221.21.2019.AN. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska uznał, że wprowadzona obecnie zmiana w zakresie planowanego przedsięwzięcia, w żaden sposób nie zmienia dotychczasowych ustaleń organu dokonanych w oparciu o przedłożoną dokumentację, w szczególności o raport oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gorzowie Wlkp. pismem znak NZ-771/4/2019 z dnia 29 maja 2019 r. poinformował, że po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją podtrzymuje swoje stanowisko przedstawione w opinii sanitarnej znak: NZ-771/4/2019 z dnia 22 stycznia 2019 r., w której zaopiniował pozytywnie pod względem wymagań higieny środowiska warunki realizacji ww. przedsięwzięcia.

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pismem znak DOK.DOK2.9751.1.4.2019.SK z dnia 12 czerwca 2019 r. przedstawił swoje stanowisko, uznał, że przedstawione w erracie zmiany do raportu o oddziaływaniu na środowisko wynikają z uwzględnionych wyników badań geologicznych i mają charakter projektowo-techniczny oraz korygują drobne omyłki pisarskie. Nie wpływają na zmianę warunków realizacji przedsięwzięcia przedstawionych zgodnie z postanowieniem z dnia 2 kwietnia 2019 r. (znak: DOK.DOK2.9751.1.2.2019.SK). W związku z powyższym Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej podtrzymuje swoje stanowisko nałożone tym postanowieniem

W dniu 27 sierpnia 2019 r. do tut. Urzędu Miasta wpłynęło postanowienie Ministra Środowiska uzgadniające realizację przedsięwzięcia na obszarze Parku Narodowego „Ujście Warty” w zakresie wariantu preferowanego (nr 4) z równoczesnym zastrzeżeniem warunków prowadzenia działań (znak: DOP-WPN.436.30.2019.ŁN z dnia 12 sierpnia 2019 r.). Organ ustalił następujące warunki prowadzenia działań:

1. Przebudowa drogi krajowej nr 31, w części w jakiej dotyczy obszaru Parku Narodowego „Ujście Warty” powinna w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w nieprzekształcone antropogenicznie środowisko przyrodnicze, w celu zachowania w stanie niepogorszonym zasobów, tworów i składników przyrody, siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000 Ujście Warty PLC080001, jak również utrwalonych cech krajobrazu;
2. Projektowany tymczasowy obiekt mostowy, z uwagi na konieczność posadowienia podpór w dolinie rzeki Postomii oraz Warty, nie może doprowadzić do trwałego zakłócenia stanu ekologicznego wód płynących w stopniu większym niż istniejący, w szczególności przez drenowanie cieków oraz znajdujących się tam gruntów pochodzenia organicznego;
3. Przed przystąpieniem do prac inwestycyjnych, związanych z posadowieniem mostu tymczasowego, należy zabezpieczyć teren inwestycji przed dostępem zwierząt kręgowych oraz upewnić się, że brak jest oznak trwałego bytowania takich zwierząt na tym terenie, co należy rozumieć, jako brak zajętych gniazd czy aktywnie wykorzystywanych kryjówek chiropterofauny;
4. Z uwagi na konieczność przeprowadzenia rozbiórki obiektu mostowego na rzece Warta, warunkiem niezbędnym jest zabezpieczenie przestrzeni Parku Narodowego „Ujście Warty”, a w szczególności koryta rzeki Postomii oraz zidentyfikowanych siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony obszarów sieci Natura 2000 Ujście Warty PLC080001 przed zanieczyszczeniem materiałami rozbiórkowymi oraz wykorzystywanymi przy rozbiórce;
5. Rozbiórka istniejącego obiektu mostowego polegająca na kruszeniu i wycinaniu materii konstrukcyjnej (betonowo-stalowej), odbędzie się z udziałem zabezpieczeń pozwalających na usunięcie całej materii konstrukcyjnej z obszaru rozbiórki poza obszar prowadzenia prac, w tym przy użyciu siatek zabezpieczająco-przechwytyjących;
6. W stosunku do zwierząt migrujących doliną rzeki Warty i Postomii oraz pasem lądowym Parku Narodowego „Ujście Warty”, określam warunek zachowania obszarów umożliwiających migrację pomiędzy Parkiem Narodowym „Ujście Warty” oraz terenami sąsiadującymi, a w szczególności nie pogarszania ich trwałości;
7. Zastosowane oświetlenie obiektu mostowego tymczasowego oraz projektowanego nowego mostu w ciągu drogi krajowej nr 31 powinno być ukierunkowane w taki sposób, aby nie powodować lub zminimalizować zanieczyszczenie świetlne obszaru Parku Narodowego „Ujście Warty”- niniejsze należy rozumieć jako przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym dla tego Parku;
8. Elementy konstrukcyjne projektowanego obiektu mostowego wyniesione ponad poziom drogi, w szczególności pylony, nie mogą być podświetlane, jeżeli nie wynika to ze względów bezpieczeństwa – niniejsze należy rozumieć jako przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym dla Parku Narodowego „Ujście Warty”;

9. Po zakończeniu inwestycji należy zlikwidować nasyp dla tymczasowego obiektu mostowego, przeprowadzić rekultywację terenów czasowo przekształconych oraz przywrócić zagospodarowanie przestrzeni do stanu zbliżonego sprzed rozpoczęcia inwestycji;
10. Nakładam obowiązek przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej, której terminy, dobór metod i intensywność prac należy ustalić z i prowadzić pod nadzorem Dyrektora Parku Narodowego „Ujście Warty”, w zakresie:
 - a) odstonięcia, przez usunięcie roślinności i wierzchniej warstwy gleby zawierającej korzenie i rozłogi, z tzw. „Wyspy Somera”, znajdującej się w końcowym odcinku rzeki Postomii,
 - b) przygotowania podłoża kamienistego i piaszczystego w granicy „Wyspy Somera”, w celu utworzenia siedliska rybitw, mew i ptaków siewkowych.
11. Po zakończeniu inwestycji, usunięte drzewa i krzewy należy skompensować przez wprowadzenie gatunków zgodnych z usuwanymi lub zbliżonymi, w liczbie nie mniejszej niż liczba usuwanych oraz w miejscach ich usunięcia, a gdy to nie będzie możliwe, wówczas w liczbie i miejscach pozwalających odtworzyć w największym możliwym stopniu usunięte gatunki drzew i krzewów, z zastrzeżeniem, że usuwane gatunki obce geograficznie będą zastępowane innymi, rodzimymi gatunkami występującymi lokalnie.
12. Prace inwestycyjne, rozumiane jako rozbiórka i budowa poszczególnych części tymczasowego obiektu mostowego można prowadzić w godzinach od świtu do zapadnięcia zmroku.
13. Zaplecze budowy (socjalno-bytowe, maszynowe oraz materiałowe) nie może być lokowane na obszarze Parku Narodowego „Ujście Warty”;
14. W toku realizacji inwestycji, w stosunku do nieopisanych powyżej warunków należy stosować najlepsze z dostępnych rozwiązań minimalizujących, kompensacyjnych i ochronnych, w szczególności dot. zachowania, ochrony i odtworzenia siedliska 3150 *Eutroficzne starorzecza i drobne zbiorniki wodne*, znajdującego się w obszarze posadowienia nasypu mostu tymczasowego oraz gatunków zwierząt występujących w jego otoczeniu.

Wyżej wymienione warunki prowadzenia działań określone zostały w sentencji decyzji w pkt. I.2. i pkt II.1 i II.2

W uzasadnieniu swojego postanowienia Minister Środowiska przypomniał, że przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy obiektu mostowego poza granicami Parku Narodowego „Ujście Warty”, aczkolwiek z uwagi na czynności inżynierskie towarzyszące inwestycji, przestrzeń Parku zostanie naruszona.

Organ Parku pozytywnie zaopiniował realizację inwestycji, jednak przy okazji drugiego uzupełnienia zastrzegł niedopuszczalność odstąpienia od kompensacji proponowanej w Raporcie. Po rozpatrzeniu całości materiału dowodowego w sprawie, a także rozważeniu rozwiązań alternatywnych dla przedsięwzięcia oraz uwzględniając opinię Dyrektora Parku, w granicach prowadzonego postępowania uzgadniającego Minister Środowiska stwierdził podstawę do uzgodnienia realizacji przedsięwzięcia w zakresie preferowanego wariantu inwestycyjnego.

Minister Środowiska doszedł do wniosku, że w przypadku projektowanego przedsięwzięcia nie istnieje racjonalne rozwiązanie alternatywne pozwalające na ominięcie obszaru Parku. Co prawda od strony północnej układu drogowego znajduje się obszar, który również mógłby służyć za miejsce posadowienia mostu tymczasowego, to jednak z przyczyn własnościowych i inżynierskich takie rozwiązanie należałoby wykluczyć. Rozbiórka istniejącego mostu, niezależnie od posadowienia mostu tymczasowego, również oddziaływałaby na obszar Parku. Podkreślić wypada, że Park graniczy z układem drogowym bezpośrednio, zaś na obszarze styku należy mówić o strefie ekotonowej Parku, to jest rozgraniczającej obszary o różnej funkcji i przeznaczeniu. Jest to w większości obszar o istotnym oddziaływaniu środowiska antropogenicznego, częściowo zdegradowany i z tego powodu o innej wartości przyrodniczej.

Rozwiązania alternatywne, z uwagi na charakter przedsięwzięcia, dotyczą konstrukcji samego mostu, jego budowy i parametrów układu drogowego. Nie mogą dotyczyć przebiegu bowiem układ drogowy jest od dawna uregulowany. Towarzyszące zabiegi inżynierskie nie wpływają na Park w taki sposób, by doszło do trwałego pogorszenia stanu zachowania tworów, zasobów i składników Parku. Czasowe zmiany w użytkowaniu gruntów, mają zostać odwrócone po zakończeniu inwestycji, a przekształcenia terenu ostatecznie doprowadzone do stanu przyrodniczo korzystnego. Rozwiązania alternatywne były więc ograniczone co do funkcji, jaką inwestycja (most) ma pełnić oraz technologii wykonania, a przede wszystkim do celu nadrzędnego, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

W sposób zrozumiały zaproponowane warianty alternatywne nie wpływają bezpośrednio na środowisko przyrodnicze Parku, w zakresie uzgadnianym przez Ministra Środowiska. Nowy układ drogowy oraz konstrukcja mostu umożliwiająca zimowe prace na rzece Warcie, wpływają jednak na Park pośrednio i stanowią element oceny zagrożenia zewnętrznego. Dlatego też w warunkach realizacji inwestycji Minister Środowiska określił warunki służące przeciwdziałaniu i minimalizacji negatywnych skutków inwestycji, w tym kilkuletnią ocenę wpływu nowej konstrukcji mostu na ptactwo. Skala proponowanych rozwiązań alternatywnych w niniejszej sprawie jest zrozumiała dla omawianego typu inwestycji. Trudno bowiem wyobrazić sobie inne wariantowanie w przypadku istniejącej drogi, jak w odniesieniu do rozwiązań technologicznych służących inwestycji i ochronie środowiska. Stąd za racjonalne należało przyjąć, że limit rozwiązań alternatywnych został w raporcie optymalnie wyczerpany.

W swoim postanowieniu Minister Środowiska wskazał szereg warunków odnośnie realizacji inwestycji, mających bezpośrednie przełożenie na ochronę zasobów, tworów i składników przyrody Parku, a także służące kompensacji, w tym zmniejszenia jej zakresu przez działania zapobiegawcze. Określone warunki wynikają niekiedy z ustaleń Raportu, a niekiedy zostały ustalone wbrew propozycjom jego autorów.

Jednym z najwrażliwszych elementów Parku narażonych na degradację, będą siedliska graniczące z ujściem rzeki Postonii. Posadowienie mostu tymczasowego spowoduje degradację zdiagnozowanych siedlisk 3150 Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion* i *Potamion*, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe oraz może wpłynąć na siedlisko 3270 Zalewane muliste brzozy rzek. Z tego powodu należało nałożyć obowiązek przywrócenia czasowo przekształconych siedlisk do stanu sprzed rozpoczęcia inwestycji. Warto przy tym pamiętać, że zdegradowane siedliska wilgotne trudno odtworzyć, zaś starorzeczka postrzegane są jako szczególnie wrażliwe na degradację. Długotrwały czas przywracania korzystnych funkcji przyrodniczych analizowanego obszaru parku wymagał nałożenia kompensacji przyrodniczej, która ma nie tylko naprawić zaistniałe szkody ale również stworzyć lepsze warunki przywrócenia właściwego stanu ochrony siedlisk i gatunków.

Należało także określić wymagania odnośnie metod rozbiórki obiektów inżynierskich przeznaczonych do likwidacji oraz posadowienia nowych. Autorzy Raportu określili technologię rozbiórki istniejącego obiektu mostowego wykluczając metodę strzałową. Jest to pożądane zarówno w kierunku ochrony zasobów, tworów i składników przyrody Parku jak i zanieczyszczenia hałasem. Minister Środowiska określił w sposób ogólny niektóre aspekty prowadzenia rozbiórki.

Poza wymienionymi zagadnieniami wynikającymi z potrzeby ochrony zasobów, tworów i składników przyrodniczych Parku, Minister Środowiska określił warunki, wynikające z funkcjonujących tras migracji zwierząt w Parku oraz poza nim. Obszar inwestycji przylega do granicy Parku w części lądowej i wodnej. Z uwagi na bardzo korzystny układ występujących tu siedlisk, zarówno w Parku jak i poza nim, obszar ten pełni funkcję korytarza ekologicznego. Światło przedmiotowego korytarza o nazwie Bagna Ujście Warty GKPN-22 (za: Jędrzejewski W. i in., Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Saków PAN, Białołęka 2011 r.), obejmuje zarówno koryto Warty jak i obszar jej doliny na zachód koryta. Dlatego też określenie warunku zachowania korytarza ekologicznego zostało ujęte w postanowieniu Ministra Środowiska.

Minister Środowiska określając warunki realizacji przedsięwzięcia uwzględnił wnioski wynikające z opinii zgłoszonej przez Dyrektora Parku Narodowego „Ujście Warty”.

Nadmienić należy, iż znajdujący się w postanowieniu Ministra Środowiska zapis cyt. „Elementy konstrukcyjne projektowanego obiektu mostowego wyniesione ponad poziom drogi, w szczególności pylony, nie mogą być podświetlane, jeżeli nie wynika to ze względów bezpieczeństwa – niniejsze należy rozumieć jako przeciwdziałanie zagrożeniom zewnętrznym dla Parku Narodowego „Ujście Warty” należy rozumieć jako niepowodowanie zanieczyszczenia świetlnego obszaru parku narodowego z uwagi na możliwość zakłócenia naturalnych lub zbliżonych do naturalnych procesów zachodzących w biotopie, a w szczególności w niektórych niszach ekologicznych, zajętych przez biocenozę światła –wrażliwą. Ewentualne oświetlenie mostu powinno być kierunkowe i zamykać się w jego obszarze.

Na zakończenie postępowania Burmistrz miasta Kostrzyn nad Odrą działając ponownie na podstawie art. 79 ust. 1 ustawy o ooś zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu zapewniając dostęp do dokumentacji przez 30 dni licząc od dnia podania informacji do publicznej wiadomości z możliwością wnoszenia uwag i wniosków. Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy, w tym ze złożonym przez wnioskodawcę wnioskiem i raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (05 września 2019 r. – 07 października 2019 r.).

O powyższym poinformowano przez obwieszczenia Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą które zamieszczono:

- na stronie internetowej miasta Kostrzyn nad Odrą;
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta przy ul Granicznej 2;
- na słupie ogłoszeniowym przy ul. Sikorskiego (obok budynku KCK) w Kostrzynie nad Odrą.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy o ooś w powyższych obwieszczeniach podano informacje o: przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu , w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków , sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30 dniowy termin ich składania, organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków.

W trakcie toczącego się postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Zgodnie z art. 10 kpa przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia poinformowano strony o możliwości zapoznania się z zebraną dokumentacją w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego.

Przed wydaniem decyzji, w odniesieniu do całości zgromadzonych w toku prowadzonego postępowania materiałów, żadna ze stron nie wniosła uwag i nie zgłosiła wniosków.

Burmistrz w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dążył nie tylko do stwierdzenia zgodności oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z obowiązującymi standardami jakości środowiska poza terenem przedsięwzięcia do którego Inwestor posiada tytuł prawny, ale za pomocą środka dowodowego jakim jest raport oraz w drodze postępowań wyjaśniających dążył do uszczegółowienia i sprecyzowania możliwych do zastosowania rozwiązań chroniących środowisko oraz ograniczających uciążliwości dla środowiska.

W związku z powyższym w niniejszej decyzji wskazano szczegółowe warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną w toku postępowania ocenę oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko dokonaną w szczególności na podstawie przedłożonej informacji zawartej we wniosku , w Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko

i uzupełnieniach, jak również poprzez uzyskanie pozytywnego uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. i przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Środowiska oraz pozytywnej opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gorzowie Wlkp., Burmistrz Miasta Kostrzyn nad Odrą ocenił, że :

- eksploatacja przedsięwzięcia zgodnie z wybranym wariantem, nie spowoduje poza jego granicami ponadnormatywnego oddziaływania,
- mając na uwadze skalę i charakter przedsięwzięcia stwierdzono, że nie będzie ono miało wpływu na zmiany klimatu,
- przedsięwzięcie nie należy do inwestycji, dla których wymagane jest utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania,
- nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- z uwagi na rodzaj zastosowanych rozwiązań nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody podziemne i powierzchniowe, nie przewiduje się aby realizacja przedsięwzięcia miała negatywny wpływ na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry,
- planowanego przedsięwzięcia nie dotyczy zagrożenie poważnej awarii przemysłowej,
- przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 *Ujście Warty PLC080001*, nie pogorszy spójność sieci obszarów Natura 2000, nie naruszy zakazów obowiązujących na terenie Parku Krajobrazowego „ Ujście Warty „, nie wpłynie negatywnie na drożność i funkcjonowanie korytarza ekologicznego,
- realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie na trwałe pogorszenie stanu zachowania tworów, zasobów i składników Parku Narodowego „Ujście Warty”.

W związku z powyższym uznano, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

W ocenie Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą, zgodnej także ze stanowiskiem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wlkp. oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, nie jest konieczne przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji , o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o ooś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań przedstawionych w raporcie oraz przedstawionym do niego uzupełnieniu.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, w ramach którego planowana inwestycja uzyskała uzgodnienia wymaganych prawem organów, uwzględniając wniosek strony, w oparciu o wskazane we wstępie przepisy orzeczono jak w sentencji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie upoważnia wnioskodawcy do realizacji przedsięwzięcia , ani nie rości praw do terenu. Jest ona jednym z wymaganych dokumentów do złożenia np. wniosku o pozwolenie na budowę, które może uzyskać wnioskodawca posiadający prawo dysponowania gruntem przeznaczonym pod realizację danej inwestycji.

Pouczenie

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy o ooś.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia o którym mowa w art. 72 ust. 1a ustawy o ooś.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b cyt. ustawy.

3. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w pkt 2, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ustawy o ooś, jeżeli było wydane.
4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Gorzowie Wlkp. za pośrednictwem Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.
6. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (art. 127a k.p.a.). Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania. Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy (art. 136 § 2 i 3 k.p.a.).

Za wydanie decyzji pobrano w dniu 06.07.2018 r. opłatę skarbową w wysokości 222,00 zł., zgodnie z załącznikiem do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2018 r. , poz. 1044 ze zm.)

Otrzymują:

1. Łukasz Gontarz
Sweco Consulting Sp. z o.o.
ul. Lyskowskiego 16, 71-641 Szczecin
2. Strony postępowania > 20 w formie obwieszczenia
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Jagiellończyka 13, 66-400 Gorzów Wlkp.
4. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Kosynierów Gdyńskich 27, 66-400 Gorzów Wlkp.
5. Minister Klimatu
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
6. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa
7. Starosta Gorzowski
8. A/A x 2 egz.

BURMISTRZ
dr Andrzej Kunt

Załącznik do decyzji Burmistrza Miasta Kostrzyn nad Odrą z dnia 12 lutego 2020 r.
znak : GK.6220.9.2018.SSt

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach miasta Kostrzyn nad Odrą , w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, usługowej i rekreacyjnej. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się także Park Narodowy Ujście Warty.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę mostu istniejącego i budowę nowego mostu drogowego w km 107+211 drogi krajowej nr 31 w Kostrzynie nad Odrą. Przedsięwzięcie obejmuje również wykonanie robót towarzyszących w postaci rozbudowy drogi krajowej nr 31 (ul. Sikorskiego) na dojazdach do mostu, wykonanie niezbędnego zakresu przebudowy sieci kanalizacyjnych, wodociągowych i innych.

Na czas budowy mostu docelowego wykonany zostanie objazd na moście tymczasowym zlokalizowanym po stronie południowej istniejącego obiektu (od strony górnej wody). Istniejący most został wybudowany pod koniec XIX wieku jako obiekt 5-przęsłowy. Most ten w stanie istniejącym utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie zimowej osłony przeciwlodowej oraz żeglugę lodołamaczy biorących udział w akcji lodołamania, wstrzymuje spływ lodu w kluczowych momentach akcji, odcinając lodołamacze stacjonujące poniżej mostu od obszaru prowadzenia lodołamania na Warcie i zatrzymując krę lodową na filarach.

Nowy most, budowany w miejscu mostu istniejącego, zapewni prześwit pionowy pod przęsłem żeglownym do poziomu 5,25 powyżej WWŻ. Długość całkowita projektowanego ustroju nośnego ok. 302 m. Projektowany obiekt mostowy będzie trójprzęsłowy ciągły o skrzynkowej jednokomorowej, konstrukcji nośnej typu extradosed z betonu sprężonego, podwieszanej do pylonów za pomocą lin. Pylony są zamocowane do dźwigara konstrukcji nośnej.

Przy realizacji inwestycji zakłada się rozbiórkę całej konstrukcji nośnej istniejącego obiektu wraz z wyposażeniem pomostu oraz przyczółkami i filarami wraz z posadowieniem. Prace rozbiórkowe prowadzone będą sposobem mechanicznym, z wykorzystaniem sprzętu do prac wyburzeniowych. Nie przewiduje się prowadzenia prac wyburzeniowych metodą strzałową, z zużyciem materiałów wybuchowych.

Rozbiórka istniejącego mostu będzie polegała na demontażu elementów wyposażenia. Następnie elementy ustroju nośnego zostaną porozcinane na mniejsze fragmenty w celu przetransportowania. Pod ustrojem nośnym zostaną zamontowane specjalne płachty ochronne, by wyłapać odpady powstające podczas rozcinalnia elementów ustroju nośnego.

W ostatniej fazie, rozbiórcze będą podlegały przyczółki i ich ławy fundamentowe oraz filary wraz z posadowieniem. W celu rozebrania podpór zostaną zabite tymczasowe ścianki szczelne wokół nich, tak by elementy z rozbiórki nie przedostały się do rzeki i jej nie zanieczyściły. Ścianki szczelne, po wykonaniu prac zostaną zdemontowane.

Most docelowy wykonany będzie metodą mieszaną z zastosowaniem betonowania „na mokro”. Przęsła skrajne wybudowane zostaną na rusztowaniach stacjonarnych, posadowionych poza korytem rzeki na zniwelowanym uprzednio terenie. Przęsło środkowe zostanie wykonane z zastosowaniem deskowania podwieszanego do wykonanej wcześniej części ustroju, do złączenia się obu stron konstrukcji (metoda nawisowa). Pale wraz z podporami pośrednimi zostaną wykonane w ściankach szczelnych zabezpieczających wykop od strony koryta rzeki. Przyczółki wraz z palami pod nimi będą wykonane w wykopie otwartym. Sprzęt budowlany będzie dostarczany taborem samochodowym lub barkami i składowany na zapleczu budowy, które planuje się umiejscowić między ulicą Sybiraków a rzeką Wartą, w rejonie przystani

pasażerskiej. Transport materiałów z zaplecza będzie odbywał się ulicą Sybiraków i mostem tymczasowym lub barkami w poprzek rzeki.

Do budowy mostu tymczasowego konieczne będzie wykonanie nasypu od strony Słubic. Nasyp zlokalizowany będzie wzdłuż nasypu już istniejącego, między ujściem rzeki Postomii a drogą wewnętrzną, jednak nie będzie zawęzał ujścia rzeki Postomii. Natomiast przyczółek od strony Sarbinowa zostanie wykonany poza korytem rzeki w rejonie ulicy Mostowej. Podpory pośrednie mostu tymczasowego będą usytuowane w korytach rzek Warty i Postomii, w taki sposób by nie zawęzić ich światła, zapewniając tym samym niezmiennie warunki przepływu. Wykonanie podpór odbędzie się w tymczasowych ściankach szczelnych wbijanych z barek. Ustrój nośny mostu tymczasowego został zaprojektowany, jako konstrukcja stalowa kratowa, składana z powtarzalnych modułów. Zostanie on w częściach spławiony barkami i ustawiony dźwigami na podporach oraz scalony. Most tymczasowy będzie posiadał całkowitą długość ok. 246 m i składał się będzie z trzech przęseł. Na dojeździe po stronie zachodniej będzie usypany nasyp.

Rozbiórka obiektu nastąpi po wykonaniu docelowego mostu projektowanego i będzie polegała na wykonaniu powyższych czynności w odwrotnej kolejności z odwiezieniem odpadów z nasypu, przyczółków i fundamentów podpór na miejsce utylizacji. Teren w rejonie rozebranego nasypu zostanie możliwie przywrócony do stanu pierwotnego.

Planowane przedsięwzięcie zakłada rozbudowę drogi krajowej DK 31, przebudowę krzyżujących się ulic, zjazdów publicznych i indywidualnych, budowę dodatkowych jezdni do obsługi przyległych nieruchomości, budowę ciągu pieszo – rowerowego oraz przebudowę istniejących chodników/ciągów pieszych. Wybrane parametry techniczne DK31:

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| – długość odcinka | ok. 585 m |
| – klasa techniczna drogi | GP |
| – kategoria drogi | krajowa |
| – przekrój drogi | droga jednojezdniowa, dwupasowa |
| – szerokość jezdni | 7,00 m |
| – szerokość pasa ruchu | 3,50 m |
| – szerokość ciągu pieszo – rowerowego | min. 2,5 m |
| – szerokość ciągów pieszych | min 2,0 m |

Odwodnienie projektowanej drogi zaplanowano poprzez przejęcie i odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z korpusu drogowego. Zaprojektowano odwodnienie powierzchniowe, które realizowane będzie przez wpusty uliczne odprowadzające wodę do kanalizacji deszczowej.

W związku z rozbudową drogi DK31 konieczne będzie przebudowanie następujących sieci: kanalizacja deszczowa, ogólnospławna, wodociągowa, kanalizacja sanitarna, gazociągowa, oświetlenie drogowe, elektroenergetyczna nN i SN, teletechniczna.

Obiekt zostanie dostosowany do obciążenia taboru samochodowym klasy C.

W związku z realizacją planowanej inwestycji zachodzi konieczność wykonania rozbiórki budynku mieszkalnego jednorodzinnego oraz obiektów gospodarczych usytuowanych na działce nr 350 obręb 0004 Śródmieście, m. Kostrzyn nad Odrą. W związku z rozbiórką domu zlikwidowane zostaną także przyłącza instalacji wodno-kanalizacyjnych, gazowych i energetycznych. Po wykonaniu robót rozbiórkowych teren podlegać będzie rekultywacji z zakresu uzupełniania wykopów gruntem nasypowym z jednoczesnym plantowaniem i obsianiem trawą.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się usunięcie drzew i krzewów (71 drzew w granicach Parku Narodowego oraz 157 drzew poza Parkiem).

Oddziaływanie na powietrze będzie typowe jak dla wszystkich robót budowlano-montażowych.

Jest to niezorganizowana emisja substancji zanieczyszczających wywołana:

- pracami niwelacyjnymi, przemieszczaniem mas ziemnych (przesuszona gleba stanowi źródło emisji pyłów, głównie mineralnych),

- przemieszczaniem się pojazdów samochodowych dowożących materiały i urządzenia,
- pracą maszyn i urządzeń budowlanych na placu budowy.

Emisja ze środków transportu i maszyn budowlanych będzie miała charakter zorganizowany liniowy. Zakłada się, że na placu budowy pracować będzie następujący sprzęt budowlany koparka gąsienicowa, spychacz, walec, dźwig samojezdny. Ponadto po placu budowy poruszać się będą pojazdy ciężarowe dowożące materiał budowlany niezbędny do przeprowadzenia prac modernizacyjno-remontowych mostu. Założono, że plac budowy obsługiwać będzie maksymalnie 15 samochodowych ciężkich w ciągu jednego dnia pracy.

Wielkość emisji do powietrza z pojazdów poruszających się po moście tymczasowym przyjęto identyczną jak dla etapu eksploatacji inwestycji, tj. ruchu pojazdów po zakończeniu procesu inwestycyjnego.

Podczas wykonywania prac budowlanych wystąpią niekorzystne zjawiska akustyczne w strefie prowadzenia robót. Potencjalnym źródłem hałasu podczas realizacji przedsięwzięcia będą maszyny i urządzenia pracujące na budowie oraz środki transportu, jak również tymczasowy most. Z uwagi na konieczność stosowania ciężkiego sprzętu budowlanego, przewiduje się emisję hałasu podczas prowadzenia prac ziemnych. Zasięg oddziaływania hałasu zależeć będzie zarówno od fazy prowadzonych robót, liczby jednocześnie pracujących maszyn, ich typu oraz czasu pracy. Największym, choć krótkookresowym źródłem hałasu będą prace ziemne, związane z przygotowaniem placu budowy. Będą to okresy intensywnej emisji o charakterze krótkotrwałym i przejściowym. Mając na uwadze sąsiedztwo terenów podlegających ochronie akustycznej, zostanie odpowiednio zaplanowany i zorganizowany proces inwestycyjny, uwzględnione będą techniczne i organizacyjne środki minimalizujące emisję hałasu.

W fazie realizacji przedsięwzięcia ruch drogowy będzie odbywał się poprzez objazd tymczasowy zlokalizowany w odległości ok. 15 m w kierunku wschodnim od projektowanego mostu. Przewiduje się, że zasięg oddziaływania akustycznego od objazdu tymczasowego będzie taki sam jak dla planowanej inwestycji, w związku z przejściem ruchu drogowego z DK31.

Podczas budowy powstawać będą głównie odpady związane z rozbiórką istniejącego obiektu mostowego, wycinką drzew i krzewów, robotami ziemnymi, rozbiórką elementów ulic oraz sieci uzbrojenia terenu, ułożeniem nawierzchni drogi i chodników, budową nowego mostu, budową oświetlenia drogi, przebudową oraz zabezpieczeniem sieci uzbrojenia terenu, jak również odpady związane z zapleczem sanitarnym i placem budowy.

Szacunkowe ilości odpadów, które powstaną podczas rozbiórki mostu to:

- ok. 750 ton stali,
- ok. 2650 m³ betonu.

Szacunkowe ilości odpadów, które powstaną podczas rozbiórki elementów układu drogowego to ok. 2000 m³ odpadów z przebudowy dróg.

W związku z planowaną rozbiórką domu jednorodzinnego oraz obiektów jej towarzyszących powstanie ok. 160 m³ gruzu, odpadów z rozbiórki stolarki okiennej i drzwiowej, dachu, czy elementów wyposażenia i wykończenia oraz rozebranych przyłączy instalacji.

Na etapie eksploatacji inwestycji źródłem emisji gazów i pyłów do powietrza będą pojazdy samochodowe, których przyjęto: 14 108 pojazdów lekkich [szt./dobę] i 863 pojazdów ciężkich [szt./dobę].

Najbliższa zabudowa chroniona akustycznie, znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, w rejonie ul. Mostowej (w odległości ok. 5 m od krawędzi jezdni planowanej inwestycji). Kolejnym terenem chronionym akustycznie są tereny Klubu Żeglarskiego Delfin, znajdujące się w odległości ok. 70 m na zachód od planowanej inwestycji. Źródłem oddziaływania akustycznego od planowanego przedsięwzięcia są również pojazdy mechaniczne poruszające się po drodze.

Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady związane z:

- z remontami, utrzymaniem i konserwacją dróg (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy, np. gruz, ziemia, humus, czy też elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów,

fragmenty pojazdów),

- funkcjonowaniem oświetlenia drogi i obiektu mostowego (zużyte źródła światła i oprawy oświetleniowe),
- funkcjonowaniem osadników oczyszczających wody spływające z powierzchni jezdni,
- kolizjami i wypadkami drogowymi, wśród których znajdują się również odpady niebezpieczne.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i są łatwe do zagospodarowania. Po przebudowie, w stosunku do stanu obecnego, należy oczekiwać zmniejszenia się ilości odpadów, związanych z remontami i utrzymaniem infrastruktury, ponieważ eksploatowana będzie nowa infrastruktura.

Wody opadowe z mostu i odcinków drogi prowadzących do mostu będą ujmowane systemem kanalizacji deszczowej i po podczyszczeniu odprowadzane do rz. Warty, zatem nie przewiduje się zanieczyszczenia gleby, ani wód starorzeczny substancjami spływającymi z drogi i mostu wraz z wodami opadowymi i roztopowymi.

Nowy most będzie wykonany w śladzie istniejącego mostu, a po zakończeniu jego budowy most tymczasowy zostanie rozebrany, a teren uporządkowany. Na obu brzegach droga pomiędzy przyczółkami a filarami umiejscowionymi przy krawędzi koryta będzie przebiegała po estakadzie – aktualnie na tych odcinkach wykonany jest nasyp drogowy. Po realizacji nowego mostu tereny na obu brzegach pod estakadami (na długości ok. 75 m) zostaną zrekultywowane, odbudowana zostanie warstwa gleby i okrywa roślinna. W celu uniknięcia rozwoju roślinności ruderalnej proponuje się wykonać obsiew mieszanką traw łąkowych odpowiednich dla siedlisk łąk zalewowych.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane w granicach obszarów objętych ochroną, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarach sieci Natura 2000 (Ujście Warty PLC080001), Parku Krajobrazowym „Ujście Warty” i korytarza ekologicznego rangi krajowej i międzynarodowej (Bagna Ujście Warty GKPr-22).

Według charakterystyki Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach JCWPd o kodzie GW600033. Jednocześnie inwestycja zlokalizowana będzie w zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP): Warta od Noteci do ujścia o kodzie PLRW6000211899 oraz Kanał Postomski od Rudzianki do ujścia o kodzie PLRW60002418969. Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla realizacji celów ochrony wód w obrębie ww. jednolitych części wód oraz nie powoduje zagrożenia dla celów środowiskowych w innych jednolitych częściach wód.

Wojciech Kunt
Ur. Andrzej Kunt

