

Znak: SK. 7624 – 11/2010

Łowicz, 07.12.2010 r.

Decyzja nr 3/2010

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust. 3, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004r. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasta Łowicz, Stary Rynek 1, 99 – 400 Łowicz, z dnia 16.08.2010 r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu drogowego na rzece Bzurze w ciągu ulicy Mostowej w Łowiczu wraz z budową i rozbiórką tymczasowej kładki dla pieszych, budową kanalizacji deszczowej, rozbiórką i budową sieci teletechnicznej, w obrębie ewidencyjnym Korabka, na działkach oznaczonych nr ewid. 1413, 1391/10, 1406, 1409, 8140, w obrębie ewidencyjnym Śródmieście, na działkach oznaczonych nr ewid. 2418, 2417, 2097/1, 2097/2, 2021/1, 2021/2, 2021/3, 2098, 2090/3, 2100/2

stwierdzam

- 1) **Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**
- 2) **Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.**

Uzasadnienie

Dnia 30.08.2010 r. na wniosek Gminy Miasta Łowicz, Stary Rynek 1, 99 – 400 Łowicz, z dnia 16.08.2010 r., wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu drogowego na rzece Bzurze w ciągu ulicy Mostowej w Łowiczu wraz z budową i rozbiórką tymczasowej kładki dla pieszych, budową kanalizacji deszczowej, rozbiórką i budową sieci teletechnicznej, w obrębie ewidencyjnym Korabka, na działkach oznaczonych nr ewid. 1413, 1391/10, 1406, 1409, 8140, w obrębie ewidencyjnym Śródmieście, na działkach oznaczonych nr ewid. 2418, 2417, 2097/1, 2097/2, 2021/1, 2021/2, 2021/3, 2098, 2090/3, 2100/2.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to m.in. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. Wobec powyższego organ nie ma obowiązku badania zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących zawsze znacząco lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,

wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257 poz. 2573 z późn. zm.).

W świetle § 3 ust.1 pkt 56 ww. rozporządzenia do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zaliczają się *drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg*. Jednocześnie zgodnie z art. 4 pkt 12 i 13 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 19 poz. 115 z późn. zm.) obiekt mostowy jest drogowym obiektem inżynierskim. Ponadto mosty stanowią budowle przeznaczone do przeprowadzenia m.in. drogi przez przeszkodę terenową. W związku z tą definicją i zapisami cytowanego rozporządzenia most należy uznać za część drogi kwalifikowanej jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust. 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 (Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdza obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, oraz organu, o którym mowa w art. 78 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy.

Mając na uwadze powyższe, w dniu 30.08.2010 r. Burmistrz Miasta Łowicza, pismem o znaku: SK. 7624 – 11/2010 zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łowiczu o wyrażenie opinii w sprawie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku takiej potrzeby określenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu opinią sanitarną z dnia 08.09.2010 r. o znaku: PSSE ZNS 481/13/2010 (data wpływu: 08.09.2010 r.) wydał opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Pismem z dnia 13.09.2010 r. o znaku RDOŚ-10-WOOS.II-6613-2111-uzu/2010/mp (data wpływu: 15.09.2010 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi wezwał Burmistrza Miasta Łowicza do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Uzupełnienie ww. informacji przesłano w dniu 21.09.2010 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi postanowieniem z dnia 28.10.2010 r., o znaku: RDOŚ-10-WOOS.II-6613/713/o/2111/10/mp (data wpływu: 03.11.2010 r.) wydał opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym oraz po szczegółowej analizie zgromadzonego w sprawie materiału, tj. wniosku inwestora, wraz z przedłożonymi do niego załącznikami i stanowiskami organów opiniujących, w dniu 05.11.2010 r. Burmistrz Miasta Łowicza w postanowieniu o znaku: SK. 7624-11/2010 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie rozpatrzono pod kątem uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 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 (Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) dotyczących jego rodzaju i charakterystyki, usytuowania oraz rodzaju i skali możliwego oddziaływania.

W świetle ww. kryteriów, w szczególności ustalono, że:

- planowana inwestycja będzie polegać na przebudowie mostu drogowego na rzece Bzurze w ciągu ulicy Mostowej w Łowiczu wraz z budową i rozbiórką tymczasowej kładki dla pieszych, budową kanalizacji deszczowej, rozbiórką i budową sieci teletechnicznej,

stan istniejący:

Most w planie położony jest na prostym odcinku drogi 10542 E, w ciągu ul. Mostowej, kącie skrzyżowania konstrukcji z rzeką 90° . W bezpośrednim sąsiedztwie obiektu zlokalizowane jest skrzyżowanie z ul. Tkaczew oraz zjazd na parking. Całkowita długość mostu wynosi 82,61 m, a szerokość 10,50 m. Obiekt składa się z czterech przęseł o rozpiętościach 18,54 m + 22,79 m + 22,22 m + 18,52 m. Ustrój niosący w przekroju poprzecznym stanowi pięć statycznie niewyznaczalnych kratownic stalowych wysokości 1,30 m o równoległych pasach z połówek dwuteownika 550 i 500 połączonych krzyżulcami i słupkami z podwójnych kątowników i stężonych zwiatrowaniem dolnym i górnym z ceownikami i kątownikami. Dodatkowo nad podporami wykonane zostały z kątowników stężenia pionowe. Rozstaw osiowy kratownic w poprzek mostu wynosi 1,70 m. Na kratownicach oparte zostały żelbetowe prefabrykowane płyty szerokości około 1,50 m i długości 5,25 m zakończone prefabrykowanymi żelbetowymi deskami gzymsowymi. W rezultacie otrzymano żelbetową prefabrykowaną płytę pomostu o szerokości 10,50 m, na której wykonano beton wyrównawczy grubości około 5 cm oraz izolację. Jezdnię z betonu asfaltowego szerokości 6,10 m oddzielono od obustronnych chodników szerokości 2,00 m krawężnikami betonowymi. Filary mostu są żelbetowe pełnościenne. Przyczółki i skrzydełka długości około 4,50 m również. Na podporach wykształcono ciosy podłożyskowe, a na nich ustawiono dwuwalkowe łożyska ruchome. Na środkowym filarze znajdują się przegubowe łożyska stałe. Sposób posadowienia podpór jest nie znany. Filar nurtowy jest dodatkowo umocniony narzutem kamiennym w związku z pogłębieniem koryta Bzury na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia. Odwodnienie mostu odbywa się powierzchniowo, za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych za pomocą rur spustowych poza obiekt. Wzdłuż gzymsów zamocowano balustrady o wysokości 1,05 m z ceowników, prętów i dwuteowników oraz zamontowano słupy oświetleniowe. Na połączeniu ustroju niosącego i przyczółków zamontowano bitumiczne urządzenie dylatacyjne,

stan planowany:

W wyniku przebudowy obiekt mostowy zostanie poszerzony do 12,00 m, szerokość jezdni wzrośnie z 6,10 m do 7,0 m, a szerokość chodników wyniesie 2 x 2,00 m. Długość i rozpiętość mostu nie ulegnie zmianie.

Na czas budowy most będzie wyłączony z eksploatacji komunikacji samochodowej. Pojazdy będą musiały się poruszać po 2 pozostałych mostach przez rzekę Bzurę w ciągu ul. Warszawskiej i Zamkowej. Dla ruchu pieszego jest projektowana tymczasowa kładka dla pieszych w konstrukcji stalowej kratownicowej o szerokości 2,5 m i długości 88,488 m oraz dojścia długości około 70 m. Kładkę tymczasową przewidziano jako trójpłaszczyznową konstrukcję kratownicową, z pomostem dołem ze sklejki z nawierzchnią antypoślizgową. Obiekt oparty będzie na betonowych płytach. Pozostałe parametry kładki są następujące: rozpiętości przęseł będzie wynosić 21,336 m + 45,720 m + 21,337 m, min. światło pionowe - 4,13 m, szerokość użytkowa - 2,439 m, szerokość całkowita - 2,692 m, wysokość kratownicy - 2,865 m, kąt skrzyżowania mostu z przeszkodą $\sim 90^{\circ}$, spadek podłużny - 0,00 %,

- wokół obiektu nie zmienia się zagospodarowania terenu,
- przebudowa mostu ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi,
- przedsięwzięcie nie będzie wywoływać nakładania się oddziaływań związanych z funkcjonowaniem innych instalacji i urządzeń; nie przewiduje się kumulowania oddziaływań przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami. Jedynie w trakcie budowy

- wystąpią krótkotrwałe utrudnienia w komunikacji drogowej oraz wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza kumulujący się z otaczającymi źródłami emisji,
- na potrzeby planowanego przedsięwzięcia, jedynie w trakcie realizacji, prognozuje się wykorzystanie typowych dla procesu wznoszenia budowli, wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów i paliw oraz energii; inwestycja będzie realizowana przy dowozie wody beczkowozami; ponadto przedsięwzięcie będzie realizowane przy zastosowaniu elektrowni polowych, z których zasilane będzie oświetlenie mostu tymczasowego oraz urządzenia elektro mechaniczne wykorzystywane na placu budowy,
 - emisje nie wykracza poza standardy jakości środowiska,
 - na etapie realizacji mogą występować uciążliwości związane z emisją hałasu, którego źródłem jest praca maszyn i sprzętu budowlanego, a także substancji pyłowych i gazowych do powietrza, powstałych w wyniku prac budowlanych, oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny. Podczas realizacji inwestycji przewiduje się powstanie odpadów z grupy: 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i 20 (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie). W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wycinkę 32 drzew i krzewów zlokalizowanych przy moście i tymczasowej kładce. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się zwiększonej emisji i występowania innych uciążliwości,
 - przebudowa mostu nie spowoduje natężenia ruchu i nie zwiększy emisji hałasu, ze względu na wymianę nawierzchni, po wykonaniu robót budowlanych hałas może się zmniejszyć,
 - w ramach inwestycji przewidziano wykonanie instalacji odwadniającej; woda opadowa z jezdni odprowadzana spadkiem poprzecznym i podłużnym zostanie ujęta na obiekcie poprzez wpusty mostowe i odprowadzona za pośrednictwem kolektora 250 mm poza obiekt. Z uwagi na znikome spadki podłużne niwelety w osi odwodnienia zastosowano ścieki przy krawężniku wg KDM-ODW14.0. w celu efektywniejszego odprowadzenia wody. Woda jest odprowadzana do projektowanych wpustów, skąd poprzez kolektor i studnie jest oczyszczana w separatorach z piaskownikiem i odprowadzana do rzeki. Jednocześnie projektuje się studnię w miejscu istniejącego kolektora kd350 w celu poprowadzenia wód z centrum miasta do projektowanego separatora,
 - przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii,
 - inwestycja nie jest usytuowana w obszarze wodno – błotnym oraz innym obszarze o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszarze wybrzeży; obszarze górskim lub leśnym; obszarze objętym ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód i obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych; obszarze na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone; obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; obszarze przylegającym do jezior oraz w rejonie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowiskowej,
 - inwestycja jest położona w Obszarze Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej; w najbliższej odległości od planowanej inwestycji znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Pradolina Bzury-Neru” – ok. 1,2 km, Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Pradolina Warszawsko – Berlińska” – ok. 1,2 km. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na ww. formy ochrony przyrody.
 - przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na obszary geograficzne i liczbę ludności; przeprowadzenie inwestycji nie spowoduje trwałego pogorszenia warunków mieszkalnych w okolicy,
 - planowana inwestycja nie spowoduje oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności; przebudowa mostu będzie powodowała przede wszystkim

uciążliwości w fazie realizacji (w zakresie emisji hałasu oraz substancji pyłowych i gazowych do powietrza), w fazie eksploatacji oddziaływanie się nie zmieni i nie powinno się ono powiększyć,

- występować będzie krótkotrwałość i odwracalność oddziaływań i uciążliwości występujących w fazie budowy; aby zminimalizować oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko zaleca się:
 - prowadzić prace budowlane w porze dziennej,
 - stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu, a w czasie postoju wyłączać sprzęt budowlany; wszelkie naprawy sprzętu i maszyn przeprowadzać poza terenem budowy,
 - przed rozpoczęciem robót rozbiórkowych należy zabezpieczyć koryto ciekłu przed zanieczyszczeniem gruzem rozbiórkowym,
 - materiałów budowlanych nie składować w pobliżu ciekłu, pod konarami drzew oraz na glebach niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu substancji zmieniających chemizm gleby,
 - stosować materiały posiadające odpowiednie certyfikaty, atesty i świadectwa jakości,
 - pomost należy umieścić na systemowych podporach tymczasowych w sposób uniemożliwiający przedostawanie się wszelkich zanieczyszczeń pochodzących z rozbiórki ciekłu,
 - powstałe odpady gromadzić selektywnie (w pojemnikach ustawionych na podłożu utwardzonym, pod zadaszeniem) i przekazywać je podmiotom uprawnionym do odbioru, transportu, odzysku lub unieszkodliwiania,
 - zbieraną z fragmentów terenu glebę składować i wykorzystać do zakładania terenów zielonych,
 - zaplecze budowy wyposażać w przenośne toalety,
 - wycinkę drzew przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, czyli pomiędzy 1 marca, a 15 października,
- przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Planowana inwestycja polegająca na przebudowie mostu drogowego na rzece Bzurze w ciągu ulicy Mostowej w Łowiczu wraz z budową i rozbiórką tymczasowej kładki dla pieszych, budową kanalizacji deszczowej, rozbiórką i budową sieci teletechnicznej, w obrębie ewidencyjnym Korabka, na działkach oznaczonych nr ewid. 1413, 1391/10, 1406, 1409, 8140, w obrębie ewidencyjnym Śródmieście, na działkach oznaczonych nr ewid. 2418, 2417, 2097/1, 2097/2, 2021/1, 2021/2, 2021/3, 2098, 2090/3, 2100/2 nie powinna wpłynąć na stan środowiska w stopniu niedopuszczalnym z punktu widzenia przepisów o ochronie środowiska. Podczas realizacji przedsięwzięcia, a także w trakcie jego eksploatacji nie powinny wystąpić zagrożenia szkodliwe dla zdrowia ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 (Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 4 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy, złożenie wniosku może nastąpić w terminie 6 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 ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Skierniewicach za pośrednictwem organu, który decyzję wydał, w terminie 14 dni od jej doręczenia.



BURMISTRZ

Kaliński
Krzysztof Jan Kaliński

W załączeniu:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Gmina Miasto Łowicz, Stary Rynek 1, 99 – 400 Łowicz
2. Cech Rzemiosł Różnych w Łowiczu, ul. Plac Przyrynek 2, 99 – 400 Łowicz
3. Zakład Energetyczny Łódź – Teren, ul. Piotrkowska 58, 90 – 950 Łódź
4. Marszałek Województwa Łódzkiego, Al. Piłsudskiego 8, 90 – 051 Łódź
5. Polskie Koleje Państwowe S.A., ul. Szczęśliwicka 62, 00 – 973 Warszawa
6. Skarb Państwa - Powiat Łowicki, ul. Stanisławskiego 30, 99 – 400 Łowicz
7. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Łodzi, ul. Traugutta 25, 90 – 113 Łódź
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łowiczu, ul. Podrzeczna 24, 99 – 400 Łowicz

Zwolnione z opłaty skarbowej, zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2006 r. Nr 225 poz. 1635 z późn. zm.)

Przewodniczący - inspektor A. S. K.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIECIA

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę mostu drogowego na rzece Bzurze w ciągu ulicy Mostowej w Łowiczu wraz z budową i rozbiórką tymczasowej kładki dla pieszych, budową kanalizacji deszczowej, rozbiórką i budową sieci teletechnicznej, w obrębie ewidencyjnym Korabka, na działkach oznaczonych nr ewid. 1413, 1391/10, 1406, 1409, 8140, w obrębie ewidencyjnym Śródmieście, na działkach oznaczonych nr ewid. 2418, 2417, 2097/1, 2097/2, 2021/1, 2021/2, 2021/3, 2098, 2090/3, 2100/2.

Stan istniejący:

Most w planie położony jest na prostym odcinku drogi 10542 E, w ciągu ul. Mostowej, kąt skrzyżowania konstrukcji z rzeką 90° . W bezpośrednim sąsiedztwie obiektu zlokalizowane jest skrzyżowanie z ul. Tkaczew oraz zjazd na parking. Całkowita długość mostu wynosi 82,61 m, a szerokość 10,50 m. Obiekt składa się z czterech przęseł o rozpiętościach 18,54 m + 22,79 m + 22,22 m + 18,52 m. Ustrój niosący w przekroju poprzecznym stanowi pięć statycznie niewyznaczalnych kratownic stalowych wysokości 1,30 m o równoległych pasach z połówek dwuteownika 550 i 500 połączonych krzyżulcami i słupkami z podwójnych kątowników i stężonych zwiatrowaniem dolnym i górnym z ceownikami i kątownikami. Dodatkowo nad podporami wykonane zostały z kątowników stężenia pionowe. Rozstaw osiowy kratownic w poprzek mostu wynosi 1,70 m. Na kratownicach oparte zostały żelbetowe prefabrykowane płyty szerokości około 1,50 m i długości 5,25 m zakończone prefabrykowanymi żelbetowymi deskami gzymsowymi. W rezultacie otrzymano żelbetową prefabrykowaną płytę pomostu o szerokości 10,50 m, na której wykonano beton wyrównawczy grubości około 5 cm oraz izolację. Jeźnię z betonu asfaltowego szerokości 6,10 m oddzielono od obustronnych chodników szerokości 2,00 m krawężnikami betonowymi. Filary mostu są żelbetowe pełnościenne. Przyczółki i skrzydełka długości około 4,50 m również. Na podporach wykształcono ciosy podłożyskowe, a na nich ustawiono dwuwalkowe łożyska ruchome. Na środkowym filarze znajdują się przegubowe łożyska stałe. Sposób posadowienia podpór jest nie znany. Filar nurtowy jest dodatkowo umocniony narzutem kamiennym w związku z pogłębieniem koryta Bzury na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego stulecia. Odwodnienie mostu odbywa się powierzchniowo, za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych za pomocą rur spustowych poza obiekt. Wzdłuż gzymsów zamocowano balustrady o wysokości 1,05 m z ceowników, prętów i dwuteowników oraz zamontowano słupy oświetleniowe. Na połączeniu ustroju niosącego i przyczółków zamontowano bitumiczne urządzenie dylatacyjne.

Stan planowany:

W wyniku przebudowy obiekt mostowy zostanie poszerzony do 12,00 m, szerokość jezdni wzrośnie z 6,10 m do 7,0 m, a szerokość chodników wyniesie 2 x 2,00 m. Długość i rozpiętość mostu nie ulegnie zmianie.

Na czas budowy most będzie wyłączony z eksploatacji komunikacji samochodowej. Pojazdy będą musiały się poruszać po 2 pozostałych mostach przez rzekę Bzurę w ciągu ul. Warszawskiej i Zamkowej. Dla ruchu pieszego jest projektowana tymczasowa kładka dla pieszych w konstrukcji stalowej kratownicowej o szerokości 2,5 m i długości 88,488 m oraz dojścia długości około 70 m. Kładkę tymczasową przewidziano jako trójprzęsłową konstrukcję kratownicową, z pomostem dołem ze sklejki z nawierzchnią antypoślizgową. Obiekt oparty będzie na betonowych płytach. Pozostałe parametry kładki są następujące: rozpiętości przęseł będzie wynosić 21,336 m + 45,720 m + 21,337 m, min. światło pionowe - 4,13 m, szerokość użytkowa - 2,439 m, szerokość całkowita - 2,692 m, wysokość kratownicy - 2,865 m, kąt skrzyżowania mostu z przeszkodą $\sim 90^{\circ}$, spadek podłużny - 0,00 %. Przebudowa mostu ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu użytkowników drogi, wokół obiektu nie zmienia się zagospodarowania terenu.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia, jedynie w trakcie realizacji, prognozuje się wykorzystanie typowych dla procesu wznoszenia budowli, wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów i paliw oraz energii. Inwestycja będzie realizowana przy dowozie wody beczkowozami. Ponadto przedsięwzięcie będzie realizowane przy zastosowaniu elektrowni polowych, z których zasilane będzie oświetlenie mostu tymczasowego oraz urządzenia elektro mechaniczne wykorzystywane na placu budowy

Na etapie realizacji mogą występować uciążliwości związane z emisją hałasu, którego źródłem jest praca maszyn i sprzętu budowlanego, a także substancji pyłowych i gazowych do powietrza, powstałych w wyniku prac budowlanych, oddziaływanie to będzie miało charakter krótkotrwały i lokalny. Podczas realizacji inwestycji przewiduje się powstanie odpadów z grupy: 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i 20 (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie). W ramach planowanej inwestycji przewiduje się wycinkę 32 drzew i krzewów zlokalizowanych przy moście i tymczasowej kładce.

W ramach inwestycji przewidziano wykonanie instalacji odwadniającej; woda opadowa z jezdni odprowadzana spadkiem poprzecznym i podłużnym zostanie ujęta na obiekcie poprzez wpusty mostowe i odprowadzona za pośrednictwem kolektora 250 mm poza obiekt. Z uwagi na znikome spadki podłużne niwelety w osi odwodnienia zastosowano ścieki przy krawężniku wg KDM-ODW14.0. w celu efektywniejszego odprowadzenia wody. Woda jest odprowadzana do projektowanych wpustów, skąd poprzez kolektor i studnie jest oczyszczana w separatorach z piaskownikiem i odprowadzana do rzeki. Jednocześnie projektuje się studnię w miejscu istniejącego kolektora kd350 w celu poprowadzenia wód z centrum miasta do projektowanego separatora.

Inwestycja jest położona w Obszarze Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko – Berlińskiej; w najbliższej odległości od planowanej inwestycji znajduje się Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Pradolina Bzury-Neru” – ok. 1,2 km, Specjalny Obszar Ochrony Ptaków „Pradolina Warszawsko – Berlińska” – ok. 1,2 km. Planowane przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na ww. formy ochrony przyrody.



BURMISTRZ

Kaliński
Krzysztof Jan Kaliński