

**Załącznik nr 1 do Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 3/S/2022
z dnia 25 marca 2022 r. (znak sprawy: WAN-A.6220.8.2021.ABL)**

dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej nr 4328E — ul. Modrzewskiego w Tomaszowie Mazowieckim”, planowanego do realizacji na działkach o nr ewid.: 30, 771, 789 — obręb 0013; 8, 179, 180, 217 - obręb 0022; 446/1 - obręb 0023 w Tomaszowie Mazowieckim”

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu na rzece Pilicy, zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 4328E — ul. Modrzewskiego w Tomaszowie Mazowieckim (powiat tomaszowski, województwo łódzkie), na działkach o nr ewid.: 30, 771, 789 — obręb 0013; 8, 179, 180, 217 - obręb 0022; 446/1 - obręb 0023.

Realizację przebudowy mostu zaprojektowano wykonać w dwóch etapach, przy utrzymaniu ruchu pojazdów wzdłuż drogi (ruch wahadłowy) i ruchu pieszych. Planowana inwestycja nie będzie generować zwiększenia ruchu pojazdów.

W stanie istniejącym przebudowywane obiekty zajmują następującą powierzchnię:

- powierzchnia mostu: ok. 1640 m²,
- powierzchnia drogi: ok. 4000 m².

Zestawienie powierzchni po realizacji inwestycji:

- powierzchnia mostu: ok. 1700 m²,
- powierzchnia drogi: ok. 4000 m².

Teren inwestycji położony jest częściowo w terenie zabudowanym w mieście Tomaszów Mazowiecki (od strony zachodniej i północnej). Najbliższe zabudowania zlokalizowane są w odległości około 10 m od granicy inwestycji. Od strony wschodniej i południowej przeważają tereny zadrzewione i leśne.

Istniejący most jest konstrukcji żelbetowej, sześcioprzęsłowej. Przęsła mostu stanowią belki żelbetowe typu WBS, zespolone płyta żelbetową. Przyczółki i filary żelbetowe w postaci ścian masywnych. Most posadowiony jest na palach wielkośrednicowych.

Podstawowe parametry:

- światło przęsła: ok. 16,6+16,9+16,9+17,0+16,9+16,7 m;
- szerokość całkowita obiektu: ok. 13,2 m;
- szerokość pasa ruchu na moście: 2 x 3,9 m;
- szerokość jezdni w świetle barier: ok. 9,0 m;
- długość całkowita: ok. 124,0 m.

Odwodnienie powierzchniowe, bezpośrednio do rzeki Pilicy.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje przebudowę mostu (bez zmiany lokalizacji), przebudowę drogi w bezpośrednim sąsiedztwie mostu (bez zmiany przebiegu drogi w planie) oraz przebudowę infrastruktury technicznej.

Całość robót budowlanych obejmuje:

- rozbiórkę nawierzchni na moście,
- poszerzenie przęseł mostu,
- przebudowę przyczółków mostu w zakresie dostosowania ich do oparcia płyt przejściowych,
- wykonanie płyt przejściowych,
- remont uszkodzonego filara mostu,

- wykonanie warstwy profilującej z zapraw PCC na przęsłach,
- wykonanie kap chodnikowych,
- wykonanie nawierzchni jezdni na moście,
- montaż barier ochronnych,
- montaż balustrad,
- wymianę słupów oświetleniowych,
- umocnienie skarp nasypu w sąsiedztwie przyczółków mostu,
- przebudowę drogi w bezpośrednim sąsiedztwie mostu,
- przebudowę kanalizacji deszczowej.

Po przebudowie most będzie posiadał następujące parametry:

- światła mostu (nie ulegnie zmianie) — ok. 16,6+16,9+16,9+17,0+16,9+16,7 m,
- długość całkowita wraz ze skrzydełkami (nie ulegnie zmianie) — ok. 124,0 m,
- szerokość pasa ruchu — 2x3,50 m,
- szerokość opaski bezpieczeństwa — 2x0,60 m,
- szerokość jezdni na moście — 8,20 m,
- szerokość chodnika — 2x2,00 m,
- szerokość całkowita — 13,70 m,
- kąt skosu — 90°.

W ramach przebudowy mostu wykonana zostanie przebudowa drogi na dojazdach do mostu, na odcinku o długości po 200 m po obu stronach mostu. Nie zmieni się szerokość jezdni.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie odwodnienia mostu do kanalizacji deszczowej. W tym celu wykonany zostanie nowy kolektor podwieszony do mostu, który będzie odprowadzał wody opadowe i roztopowe z mostu. Wody opadowe i roztopowe po podczyszczeniu w separatorze odprowadzane będą wylotem kolektora do rzeki Pilicy.

W sąsiedztwie prowadzonych robót budowlanych zlokalizowana jest infrastruktura techniczna w postaci: kable teletechniczne, kable energetyczne niskiego napięcia, kanalizacja sanitarna, gazociąg. Istniejące sieci nie kolidują z zakresem inwestycji.

W stanie istniejącym koryto rzeki Pilicy powyżej jak i poniżej mostu nie jest uregulowane, koryto o jednorodnym trapezowym przekroju, brak jest umocnień skarp. Brzegi porośnięte są roślinnością niską, trawiastą. Szerokość koryta przed i za mostem wynosi ok. 30-35 m. Inwestycja nie zmieni kształtu i przebiegu koryta rzeki. W trakcie realizacji inwestycji żadne roboty budowlane nie będą wymagały wprowadzenia sprzętu budowlanego w koryto rzeki. Prace prowadzone będą bądź z góry mostu bądź z terenu sąsiadującego z rzeką.

W ramach inwestycji przewiduje się jedynie umocnienie skarp nasypu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie mostu. Umocnienie wykonane zostanie z elementów betonowych (trylinki betonowej wklęsłej) układanych na podsypce cementowo piaskowej.

W stanie istniejącym skarpy są już umocnione, jednakże z uwagi na prace przy moście konieczna jest rozbiórka umocnienia.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze korytarza ekologicznego zapewniającego łączność ekologiczną w skali kraju i kontynentu, zgodnie z projektem przebiegu korytarza ekologicznych opracowanym na zlecenie Ministerstwa Środowiska przez Zakład Badania Ssaków PAN w Białowieży (obecnie Instytut Biologii Ssaków) pod kierownictwem prof. dr. hab. Włodzimierza Jędrzejewskiego Etap I — 2005 r. i Etap II — 2011 r., tj. Dolina Dolnej Pilicy GKPdC7. Rzeką Pilica pełni również funkcję korytarza ekologicznego o znaczeniu regionalnym i lokalnym. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi zrealizowanie przedsięwzięcia, z uwagi na niewielką skalę

(nie zmieniają się podstawowe parametry mostu, brak prac w korycie rzeki) nie powinno zaburzyć funkcjonowania lokalnych i regionalnych szlaków migracji oraz nie będzie wpływać istotnie na różnorodność biologiczną. Most jest konstrukcją sześcioprzęsłową. Rzeka płynie w zależności od stanu wody dwoma lub trzema przęsłami nurtowymi. Pozostałe przęsła są przęsłami suchymi. Po stronie prawobrzeżnej są dwa przęsła suche, po stronie lewobrzeżnej jest jedno lub dwa przęsła suche. Światło przęsła suchych ma wymiar około 16,6 m, prześwit pionowy wynosi około od 3,0 m do 4,9 m. Wolna przestrzeń pod mostem zapewnia swobodną migrację zwierząt dziko żyjących.

Inwestycja zlokalizowana jest natomiast na terenach szczególnego zagrożenia powodzią, gdzie ryzyko wystąpienia powodzi wynosi Q10% raz na 10 lat. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo wodnego przed zanieczyszczeniem należy wyznaczyć teren zaplecza budowy poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. Dodatkowo zgodnie z informacjami zawartymi w karcie przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniu nie będą wykonywane żadne roboty ani czynności utrudniające ochronę przed powodzią lub zwiększające zagrożenie powodzią.

Wszystkie prace budowlane wykonane zostaną przy zachowaniu przepływu wód rzeki. Woda płynąć będzie dotychczasowym korytem bez konieczności wytworzenia tymczasowego koryta. Wszystkie prace budowlane prowadzone będą z brzegów bez konieczności wprowadzania sprzętu budowlanego do koryta rzeki.

W trakcie prowadzonych prac rozbiórkowych nie wolno dopuścić do zanieczyszczenia koryta rzeki oraz terenów przyległych gruzem budowlanym i pyłem. W tym celu należy wykonać deskowanie pełne pod spodem przęsła lub podwiesić siatkę o drobnych oczkach uniemożliwiającą przedostanie się odpadów. Nie należy prowadzić robót rozbiórkowych przy silnym wietrze mogącym porywać cząstki pyłu. Powstały pył należy na bieżąco usuwać i składować w pojemnikach/kontenerach do tego przeznaczonych.

Nie przewiduje się żadnych wycinek drzew i krzewów. Drzewa istniejące zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami.

Z uwagi na skalę i zakres planowanej inwestycji oraz brak znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze w zasięgu oddziaływania inwestycji na etapie realizacji nie proponuje się prowadzenia stałego nadzoru przyrodniczego z wyjątkiem przypadków gdy prace rozbiórkowe, prace ziemne, prace w obrębie koryta rzek, będą prowadzone w szczycie sezonu lęgowego i rozrodczego większości zwierząt, oraz migracji wiosennych i jesiennych płazów. Istotnym działaniem minimalizującym powinna być także kontrola i innych elementów mogących stanowić pułapki antropogeniczne, w celu uwolnienia z nich uwięzionych zwierząt.

Z up. PREZYDENTA MIASTA
Dyrektor Wydziału Architektury
i Gospodarki Nieruchomościami

mgr inż. arch. Dariusz Żeleźny