

Chocianów, dnia 06.05.2026 r.

RU.6220.28.2025

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 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 rozpatrzeniu wniosku inwestora – Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław, w imieniu której działa pełnomocnik Pan Paweł Gruca

STWIERDZAM

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi obejmującej rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego wraz z dojazdami, wykonaniem umocnień koryta rzeki w obrębie obiektu oraz przebudową sieci uzbrojenia terenu w miejscowości Parchów, w gminie Chocianów, w powiecie polkowicki, w województwie dolnośląskim w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania: Rozbiórka i budowa nowego mostu w ciągu DW 331 w km 9 + 326 w m. Parchów” i określam warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji inwestycji, tj.:**
- 1) prace związane z rozbiórką obiektu mostowego prowadzić pod nadzorem specjalistów ornitologa i chiropterologa, pod kątem występowania miejsc bytowania gatunków ptaków i nietoperzy, a w przypadku stwierdzenia ich występowania ww. specjaliści winni określić dalszy sposób i termin prowadzenia ww. prac,
 - 2) nie rzadziej niż raz dziennie (w trakcie realizacji inwestycji) kontrolować miejsca mogące stanowić pułapki dla zwierząt: płazów, gadów, małych ssaków (ze szczególnym

- uwzględnieniem okresu migracji i rozrodu, tj. od 15 marca do 15 października), a znajdujące się w nich zwierzęta niezwłocznie odławiać i wypuszczać poza obszar inwestycji, przy czym ostatnią kontrolę obecności zwierząt przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów,
- 3) na czas realizacji inwestycji postawić tymczasowe płotki herpetologiczne po każdej stronie od obiektu mostowego, w taki sposób, aby nie tworzyły się szczeliny umożliwiające płazom migrację na teren prac budowlanych. Płotki wykonać ze szczelnego materiału np. z siatki (o oczkach maksymalnie 5 mm), agrotkaniny lub geotkaniny. Ogródzenie winno mieć wysokość nie mniejszą niż 50 cm i być zakopane na głębokość min. 10-15 cm oraz posiadać wygięcie górnej krawędzi o szerokości nie mniejszej niż 10 cm skierowane w kierunku przeciwnym do terenu inwestycji, a zewnętrzne końce płotków winny mieć zakończenie U-kształtne. Działania wykonywać pod nadzorem herpetologa,
 - 4) w trakcie prac rozbiórkowych i budowlanych brzegi i zbocza rzeki Szprotawy zabezpieczyć przy użyciu plandek i ekranów osłonowych przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do jej koryta w razie ewentualnego obsuwania się ziemi i spadania materiałów budowlanych oraz odpadów,
 - 5) zaplecze budowy, powierzchnie magazynowania materiałów budowlanych oraz sprzęt budowlany lokalizować w odległości nie mniejszej niż 10 m od koryta rzeki Szprotawy.

II. Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 28 listopada 2025 r. inwestor Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, z s. ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław, w imieniu którego działa pełnomocnik Pan Paweł Gruca wystąpił do tut. organu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji polegającej na rozbudowie drogi obejmującej rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego wraz z dojazdami, wykonaniem umocnień koryta rzeki w obrębie obiektu oraz przebudową sieci uzbrojenia terenu w miejscowości Parchów, w gminie Chocianów w powiecie polkowicki, w województwie dolnośląskim w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania: Rozbiórka i budowa nowego mostu w ciągu DW 331 w km 9 + 326 w m. Parchów”.

Po zapoznaniu się z treścią wniosku stwierdzono, że inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny na środowisko może zostać stwierdzony w drodze postanowienia. Powyższe

wynika z art. 59 ust. 1 pkt 2 i 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 oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

O wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie oraz o wystąpieniu o opinie do organów opiniujących, strony zawiadomiono obwieszczeniem z dnia 15.12.2025 r. znak RU.6220.28.2025, a inwestora bezpośrednio pismem z dnia 15.12.2025 r. znak RU.6220.28.2025.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, (...) wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Polkowicach oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Lwówku Śląskim z wnioskiem o wydanie opinii dotyczącej stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej konieczności – określenia zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowej inwestycji (pisma z dnia 15.12.2025 r. znak sprawy RU.6220.28.2025).

Opinią z dnia 18 grudnia 2025 r. znak VW.ZZŚ.4901.161.2025.MD Dyrektor Zarządu Zlewni w Lwówku Śląskim stwierdza brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu postanowieniem z dnia 4 marca 2026 r. znak WOOŚ.4220.620.2025.MT.3 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednak istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji przedsięwzięcia, co tutejszy organ uwzględnił w osnowie niniejszej decyzji. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Polkowicach nie zajął stanowiska w przedmiotowej sprawie, co zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś, traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Po zapoznaniu się z charakterystyką inwestycji (tj. Kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej Kip) oraz treścią ww. opinii, a także biorąc pod uwagę szczegółowe uwarunkowania określone 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 ustalono, że:

Istniejący obiekt to jednoprzęsłowy most żelbetowy nad rzeką Szprotawa o ustroju nośnym płytowo-belkowym. Przęsło składa się z 6 dźwigarów żelbetowych o wymiarach w przekroju poprzecznym 40x52 cm w rozstawie średnio co 120 cm oraz płyty o grubości ok. 37 cm. W środku rozpiętości przęsła belki są zespolone poprzecznicą żelbetową. Po obu stronach obiektu zlokalizowane są niesymetryczne wsporniki podchodnikowe, na których usytuowane są balustrady

stalowe o wysokości ok. 100 cm. Konstrukcja przęsła spoczywa na przyczółkach betonowych. Nie jest ujawniony sposób osadzenia istniejących podpór mostu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego wraz z dojazdami, wykonaniem umocnień korytarza rzeki w obrębie obiektu oraz przebudowę sieci uzbrojenia terenu w miejscowości Parchów, w gminie Chocianów, w powiecie polkowickim, w województwie dolnośląskim. Zakłada się realizację zadania w ciągu 12 miesięcy, natomiast jest to uzależnione od harmonogramu Wykonawcy oraz czynników atmosferycznych.

Parametry jezdni na obiekcie zostały dobrane jak dla drogi klasy G, tj. szerokość jezdni na obiekcie wynosi 2x3,50 m. Od strony górnej zaprojektowano chodnik dla obsługi o szerokości użytkowej 0,90m. Na krawężniach mostu zaprojektowano barieroporcze o wysokości 1,10 m. Na dojazdach planuje się kontynuację barier drogowych. Jednocześnie planowane jest wykonanie kanałów technologicznych po obu stronach mostu. Projektuje się most o konstrukcji żelbetowej ramy, a obiekt posadowiony będzie na palach fundamentowych w zależności od występujących warunków gruntowych. Szerokość całkowita mostu wynosi 10,18 m, a jego długość ok. 16,80 m. Odwodnienie obiektu planuje się wykonać jako powierzchniowe poprzez spadki poprzeczne i podłużne.

W obszarze planowanej inwestycji znajdują się następujące sieci uzbrojenia terenu: sieć teletechniczna „t” – w chodniku istniejącego mostu, do przebudowy; sieć teletechniczna „ts” – pod dnem rzeki równoległe do drogi, do zabezpieczenia; sieć elektroenergetyczna „e” – zasilania oświetlenia wzdłuż drogi, do zabezpieczenia; sieć proj. kanalizacji sanitarnej; odwodnienie drogowe kd315 – do wykorzystania w celu odprowadzania wód.

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi 14,37 ha. Przewidywana powierzchnia planowanych obiektów wraz z nawierzchnią drogową i umocnieniami skarp wynosić będzie ok. 1350,0m². Teren, na którym znajduje się obiekt obejmuje następujące rodzaje przeznaczenia – drogi, grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi, łąki trwale oraz pastwiska. Dotychczasowy sposób użytkowania terenu jest zgodny z jego przeznaczeniem. Przedmiotowa inwestycja nie zmienia dotychczasowego sposobu użytkowania terenu. Bezpośrednio w obrębie inwestycji zlokalizowano zieleń niską i wysoką w postaci traw oraz krzewów. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

Inwestycja znajduje się na terenach wiejskich w bliskim otoczeniu terenu zabudowy. Z tego względu nie przewiduje się tam bytowania dzikich zwierząt, a jedynie ewentualne przemieszczanie się zwierząt (dziki, sarny) w szczególności nocą i o świcie.

Do wykonania powyższych prac planuje się użyć typowych dla podobnych przedsięwzięć sprzętów budowlanych, takich jak: samochody transportowe, koparko-ladowarki, dźwigi o odpowiedniej nośności, młoty pneumatyczne oraz drobny sprzęt budowlany.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystywane będą przede wszystkim materiały typowe dla prac budowlanych mostowych, takie jak: kruszywo, beton, cement, piasek. Woda będzie używana do celów technologicznych podczas realizacji przedsięwzięcia, a paliwa wykorzystywane będą do pojazdów i maszyn pracujących przy obsłudze inwestycji. Woda do celów technologicznych i sanitarnych zostanie zapewniona poprzez dowożenie autocysternami do punktów zaopatrzenia na budowie lub dostawę wody w specjalnych zbiornikach w zależności od organizacji zaplecza budowy. Nie dopuszcza się poboru wody z ciekłu.

Prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości surowców, materiałów, paliw i energii: woda: 20000 m³, inne surowce: 28000 Mg, paliwa: 700 Mg (paliwa płynne będą wykorzystywane wyłącznie do maszyn używanych przy realizacji przedsięwzięcia), energia elektryczna: 1500 kWh/miesiąc w obrębie inwestycji, energia cieplna 0 kW/MW, energia gazowa 0 m³.

Etap realizacji będzie wiązał się z emisją gazów pochodzących z silników spalinowych samochodów ciężarowych oraz specjalistycznych sprzętów budowlanych. W związku z pracami maszyn wytwarzany będzie również hałas. Podczas realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń będzie miała charakter tymczasowy i lokalny. Po zakończeniu procesu realizacji przedsięwzięcia powyższe oddziaływania ustąpią. Na czas trwania inwestycji przewiduje się spadek przepustowości drogi oraz potencjalny wzrost natężenia ruchu na ulicach, które mogą stanowić alternatywną trasę dla kierowców. W celu minimalizowania utrudnień zakłada się wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu, która będzie polegała na prowadzeniu ruchu wahadłowo. Wykonanie inwestycji wpłynie pozytywnie na komfort użytkownika mostu. Szerokość jezdni dostępna dla pojazdów ulegnie zwiększeniu. Na moście i dojazdach zostanie wykonana nowa nawierzchnia.

Obiekt został zaprojektowany zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami w taki sposób, aby nie wpływać na zmiany klimatu oraz być odpornymi na obciążenia środowiskowe, takie jak wiatr, śnieg, trzęsienia ziemi i parcie wody. Inwestycja znajduje się poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. W celu przeciwdziałania zmianom klimatu zakłada się maksymalne wykorzystanie materiałów z recyklingu (np. stal, kruszywa, nawierzchnie bitumiczne, grunt z wykopu) w miarę możliwości techniczno-organizacyjnych.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się wystąpienia negatywnego oddziaływania na klimat akustyczny. Emisja hałasu w fazie eksploatacji ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu obecnego dzięki wykonaniu nowej nawierzchni drogowej w obrębie obiektu.

W zasięgu oddziaływania nie występują obszary górskie i leśne, obszary przylegające do jezior, obszary wodnoblotne, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek. Przedmiotowa inwestycja nie powinna stanowić również podłoża do powstawania konfliktów ze względów ekologicznych. Po przeanalizowaniu możliwości oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia w zakresie aspektów przyrodniczych stwierdzono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia ze względu

na sąsiadującą rzekę mogą występować obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, natomiast nie występują obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody w rozumieniu art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej położony obszar specjalnej ochrony ptaków Bory Dolnośląskie (PLB020005) znajduje się w odległości około 5 km od planowanej inwestycji. Inwestycja realizowana będzie poza granicami głównych korytarzy ekologicznych. W zasięgu inwestycji znajduje się rzeka Szprotawa. Realizacja nie wymaga wycinki drzew i krzewów.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach jednostki planistycznej gospodarowania wodami – jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Szprotawa od Chocianowskiej Wody do Bobru o kodzie PLRW60001116499, która została oceniona jako silnie zmieniona część wód o złym stanie ogólnym, zagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry potencjał ekologiczny. Przedmiotowy obszar znajduje się w obrębie jednolitej części wód podziemnych JCWPd nr 77 o kodzie PLGW600077, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. JCWPd została oceniona jako niezagrożona nieosiągnięciem celu środowiskowego jakim jest dobry stan ilościowy i chemiczny. Ponadto teren inwestycji leży poza zasięgiem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Inwestycja nie jest położona w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Z uwagi na rodzaj i skalę projektowanego przedsięwzięcia oraz jego odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej nie jest możliwe wystąpienie transgranicznego oddziaływania na środowisko. Inwestycja nie powinna prowadzić do skumulowanych oddziaływań.

Ze względu na charakter i wielkość inwestycji ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy budowlanej jest niewielkie. Dzięki zastosowanym materiałom zostanie zapewniona odporność projektowanej przebudowy na różne warunki klimatyczne, takie jak wahania temperatur lub klęski żywiołowe oraz odpowiednia nośność, co zmniejszy prawdopodobieństwo wypadków drogowych, a tym samym zmniejszy zagrożenie oddziaływania ładunków niebezpiecznych na środowisko.

Zgodnie z dyspozycją art. 9 i art. 10 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2025 poz. 1691) poinformowano strony o zebraniu materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych materiałów dowodowych, jak również zgłoszenia żądań (obwieszczenie i zawiadomienie Burmistrza Miasta i Gminy Chocianów z dnia 09.03.2026 r. znak RU.6220.28.2025).

Żadna ze stron nie wypowiedziała się co do zebranego materiału i tym samym nie skorzystała z przysługującego jej na podstawie art. 10 § 1 kpa prawa.

Analiza i ocena lokalizacji pozwalają sformułować opinię, że przy zachowaniu warunków określonych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz respektując warunki określone w osnowie przedmiotowej decyzji zostanie zachowana należyta dbałość o środowisko.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Legnicy za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Chocianów, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.



Signed by /
Podpisano przez:

Tadeusz Kehle

Date / Data: 2026-
05-06 14:43

Z up. Burmistrza
Tadeusz Kehle
Naczelnik Wydziału Rozwoju
i Utrzymania
/podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu ul. Krakowska 28, 50-425 Wrocław, Pan Paweł Gruca (e-doręczenia).
2. Strony postępowania w formie obwieszczenia – zgodnie z art. 49 Kpa.
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska we Wrocławiu, ul. Jana Długosza 68, 51-162 Wrocław.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Polkowicach ul. Rynek 22, 59-100 Polkowice.
3. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Lwówku Śląskim, ul. Jaśkiewiczza 24, 59-600 Lwówek Śląski.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi obejmującej rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu drogowego wraz z dojazdami, wykonaniem umocnień koryta rzeki w obrębie obiektu oraz przebudową sieci uzbrojenia terenu w miejscowości Parchów, w gminie Chocianów w powiecie polkowicki, w województwie dolnośląskim w ramach zadania pn. „Wykonanie dokumentacji projektowej dla zadania: Rozbiórka i budowa nowego mostu w ciągu DW 331 w km 9 + 326 w m. Parchów”

1. Inwestor:

Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu
ul. Krakowska 28
50-425 Wrocław

2. Opis planowanego przedsięwzięcia:

Przedsięwzięcie polega na rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu drogowego wraz z dojazdami, wykonaniem umocnień koryta rzeki w obrębie obiektu oraz przebudową sieci uzbrojenia terenu w miejscowości Parchów, w Gminie Chocianów.

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejącego obiektu oraz wykonanie nowej konstrukcji jezdni o nośności KR3. Planuje się wykonanie jezdni o szerokości 7,00m ograniczonej krawężnikami wyniesionymi obustronnymi lub krawężnią swobodną pobocza zgodnie z częścią rysunkową. Drogę zaprojektowano na odcinku prostym. Droga zostanie rozbudowana na łącznym odcinku ok. 71,0m. Zaprojektowano nawierzchnię jezdni o spadku poprzecznym dwustronnym o wartości 2,0%.

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanego mostu planuje się wykonać przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych wzdłuż krawężników do wypustów drogowych zlokalizowanych poza obiektem, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej. Planuje się wykonanie ścieków przykrawężnikowych zgodnie z częścią rysunkową. Na krawędzi jezdni pozbawionej krawężnika wody będą odprowadzane do istniejącego drenokolektora.

Istniejący obiekt jest jednoprzęsłowym mostem żelbetowym nad rzeką Szprotawa o ustroju nośnym płytowo-belkowym. Przęsło składa się z 6 dźwigarów żelbetowych o wymiarach w przekroju poprzecznym 40x52 cm w rozstawie średnio co 120 cm oraz płyty o gr. ok. 37 cm. W środku rozpiętości przęsła belki są połączone poprzecznicą żelbetową. Po obu stronach obiektu znajdują się

niesymetryczne wsporniki podchodnikowe, na których znajdują się balustrady stalowe o wysokości ok. 100 cm. Konstrukcja przeszła oparta jest na przyczółkach betonowych.

Światło projektowanego mostu wyznaczono w oparciu o wykonane obliczenia hydrauliczne. Parametry jezdni na obiekcie zostały dobrane jak dla drogi klasy G, tj. szerokość jezdni na obiekcie wynosi 2x3,50m. Od strony wody górnej zaprojektowano chodnik dla obsługi o szerokości użytkowej 0,90 m. Na krawężniach mostu zaprojektowano barieroporęcze o wysokości 1,10 m. Na dojazdach należy kontynuować barierę drogową. Planuje się wykonanie kanałów technologicznych po obu stronach mostu.

Zaprojektowano most o konstrukcji żelbetowej ramy. Obiekt posadowiony zostanie na palach fundamentowych w zależności od występujących warunków gruntowych. Szerokość całkowita mostu wynosi 10,18 m, a jego długość ok. 16,80 m. Za podporami wykonane zostaną płyty przejściowe. Odwodnienie obiektu planuje się wykonać jako powierzchniowe poprzez spadki poprzeczne i podłużne. Od strony wody górnej zaprojektowano wykonanie 2 ciągów schodów skarpowych.

W ramach inwestycji planuje się jezdnię o szerokości 7,00m ograniczoną krawężnikami wyniesionymi obustronnymi lub krawężnią swobodną pobocza zgodnie z częścią rysunkową. Droge zaprojektowano na odcinku prostym. Droga zostanie rozbudowana na łącznym odcinku ok. 71,0m. Zaprojektowano nawierzchnię jezdni o spadku poprzecznym dwustronnym o wartości 2,0%. Odprowadzenie wód opadowych z projektowanego mostu planuje się wykonać przy pomocy spadków poprzecznych i podłużnych wzdłuż krawężników do wpustów drogowych zlokalizowanych poza obiektem, a następnie do istniejącej kanalizacji deszczowej

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości wynosi 14,37 ha. Przewidywana powierzchnia planowanych obiektów wraz z nawierzchnią drogową i umocnieniami skarp wynosić będzie ok. 1350,0m². Teren, na którym znajduje się obiekt obejmuje następujące rodzaje przeznaczenia – drogi, grunty pod wodami powierzchniowymi płynącymi, łąki trwale oraz pastwiska. Dotychczasowy sposób użytkowania terenu jest zgodny z jego przeznaczeniem. Przedmiotowa inwestycja nie zmienia dotychczasowego sposobu użytkowania terenu. Bezpośrednio w obrębie inwestycji zlokalizowano zieleń niską i wysoką w postaci traw oraz krzewów. W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

Przyjęta technologia wykonywania robót jest powszechnie stosowana w budownictwie mostowym. Polega na wykonaniu robót w sposób zmechanizowany, co skróci czas potrzebny na realizację inwestycji, w ramach której przewiduje się następujące prace: identyfikacja i zabezpieczenie sieci obcych, wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu – ruch wahadłowy, rozbiórka istniejącego obiektu w niezbędnym zakresie, zabezpieczenie wykopu, wykonanie wykopu, wykonanie części konstrukcji nośnej mostu, wykonanie zasypki, przełożenie istniejących sieci, wykonanie nawierzchni drogowej, przełożenie ruchu tymczasowego na nowy obiekt – ruch

wahadłowy, rozbiórka pozostałej części istniejącego obiektu, wykonanie części konstrukcji nośnej mostu, wykonanie zasypki, wykonanie nawierzchni drogowej, wyposażenie obiektu, umocnienie koryta dna cieku, stała organizacja ruchu, uporządkowanie i oczyszczenie terenu.

Na etapie realizacji inwestycji wykorzystywane będą przede wszystkim materiały typowe dla prac budowlanych mostowych, takie jak: kruszywo, beton, cement, piasek. Woda będzie używana do celów technologicznych podczas realizacji przedsięwzięcia, a paliwa wykorzystywane będą do pojazdów i maszyn pracujących przy obsłudze inwestycji. Woda do celów technologicznych i sanitarnych zostanie zapewniona poprzez dowożenie autocystemami do punktów zaopatrzenia na budowie lub dostawę wody w specjalnych zbiornikach w zależności od organizacji zaplecza budowy. Nie dopuszcza się poboru wody z cieku.

Prognozuje się wykorzystanie normatywnych ilości surowców, materiałów, paliw i energii: woda: 20000 m³, inne surowce: 28000 Mg, paliwa: 700 Mg (paliwa płynne będą wykorzystywane wyłącznie do maszyn używanych przy realizacji przedsięwzięcia), energia elektryczna: 1500 kWh/miesiąc w obrębie inwestycji, energia cieplna 0 kW/MW, energia gazowa 0 m³. Na etapie eksploatacji inwestycji nie będzie wykorzystywana woda ani inne surowce, materiały, paliwa i energia.