

PREZYDENT MIASTA SZCZECIN

WGKIOŚ.II.JS.7691/62-5/09
UNP: 32062/WGKIOŚ/-XLV/09

Data: 12 sierpnia 2009r.

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust.2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.), , po rozpatrzeniu wniosku Pana Andrzeja Sumiśławskiego p.o. Dyrektora Zakładu Usług Komunalnych w Szczecinie, występującego w imieniu Gminy Miasto Szczecin, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pn.: „Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie”

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie”.

Charakterystyka przedsięwzięcia i karta informacyjna przedsięwzięcia stanowią załączniki do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Pan Andrzej Sumiśławski p.o. Dyrektora Zakładu Usług Komunalnych w Szczecinie, działając w imieniu Gminy Miasto Szczecin, wystąpił z wnioskiem z dnia 02.06.2009r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia pn.: „Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie”.

Do wniosku załączono zgodnie z obowiązującymi przepisami:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia (sporządzoną zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt. 5 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)) wraz z jej zapisem w formie elektronicznej,
2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującą przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich,
3. wypis z ewidencji gruntów i budynków (obejmujący przewidywany teren na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać).
4. Upoważnienie z dnia 30 kwietnia 2009r dla Pana Andrzeja Sumiśławskiego do występowania w imieniu Gminy Szczecin.

Bulwar Piastów Pomorskich znajduje się na lewym brzegu Odry na odcinku od ul. Dworcowej do Nabrzeża Wieleckiego (mostu Trasy Zamkowej). Na południu Bulwar Piastowski graniczy z Bulwarem Nadodrzańskim. Znaczną część Bulwaru stanowią nabrzeża stosunkowo nowe, pochodzące z okresu od połowy lat 60-tych do połowy lat 80-tych.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane na terenie Bulwaru Piastowskiego, na odcinku od końca Bulwaru nadodrzańskiego (przy wylocie ul. Dworcowej), do Trasy Zamkowej –

granicy z morskimi wodami wewnętrznymi portu Szczecin. Od strony lądu zakres opracowania ogranicza ul. Nabrzeże Wieleckie – ściana oporowa rozdzielająca dwa poziomy traktu komunikacyjnego. Remont i przebudowa Bulwaru Piastowskiego wpisuje się w program działań, których celem jest zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego aspektu charakteru miasta Szczecina poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne. Planowana inwestycja ma na celu umożliwienie cumowania i obsługi małych jednostek pływających a także wyraźnej poprawy jakości przestrzeni Bulwaru Piastowskiego zarówno pod względem architektonicznym jak i funkcjonalnym. Inwestycja polegać będzie na kompleksowej przebudowie nabrzeża, nawierzchni oraz budowie nowych sieci wod.- kan. i elektroenergetycznej na potrzeby związane z dostosowaniem nabrzeża do nowych funkcji.

Dla części terenu objętego przedsięwzięciem (tj. dz. nr 44, 14/4 z obrębu 1037, nr 12 z obrębu 1038, nr 14/1 z obrębu 1086) obowiązuje plan zagospodarowania przestrzennego K.09 w Szczecinie, uchwalony dnia 25 października 1999r. przez Radę Miasta Szczecin uchwałą Nr XV/480/99 (Dz.U.Woj. Zachodniopomorskiego nr 44 poz. 695) w sprawie 7 zmian należących do II edycji zmian Miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecina na obszarze dzielnicy Śródmieście.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. 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. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się w postępowaniu administracyjnym, wynikającym z art. 63 i art. 64 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Teren przedsięwzięcia nie znajduje się w granicach obszarów i obiektów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym nie znajduje się w granicach ani w pobliżu obszarów Natura 2000. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to obszar specjalnej ochrony ptaków (OSO) PLB320003 Dolina Dolnej Odry, zlokalizowany w odległości ok. 3 km od terenu przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę postępowanie w przedmiotowej sprawie prowadzone jest jak dla przedsięwzięcia, zaliczonego do mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym organ w ramach konsultacji z właściwymi organami, zgodnie z art. 64 ust. 1. pkt. 2 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie wydał opinię sanitarną z dnia 16 czerwca 2009r. znak: PS-NZ/401-0216/467/09, w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie”

W związku z art. 156 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w niniejszym postępowaniu nie zasięgnięto opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (obowiązek wynika z art. 64 ust. 1 pkt. 1 ww ustawy). W myśl art. 156 ww. ustawy, w odniesieniu do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, starostowie wykonują zadania regionalnych dyrektorów ochrony środowiska, w zakresie dotyczącym opinii w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, tj. od dnia 15 listopada 2008r.

Prezydent Miasta Szczecin jest organem prowadzącym postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 75 ust. 1pkt. 4 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Natomiast w myśl art. 3 pkt. 35 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez starostę rozumie się także prezydenta miasta na prawach powiatu.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 6 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym

Organ rozpatrując wniosek, w części dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, badał sprawę odnosząc się do uwarunkowań wynikających z art. 63 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

W związku z powyższym organ kierował się następującymi uwarunkowaniami:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie tj. remont i przebudowa Bulwaru Piastowskiego wpisuje się w program działań, których celem jest zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego aspektu charakteru miasta Szczecina poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne. Planowana inwestycja ma na celu umożliwienie cumowania i obsługi małych jednostek pływających, a także wyraźnej poprawy jakości przestrzeni Bulwaru Piastowskiego zarówno pod względem architektonicznym jak i funkcjonalnym. Inwestycja polegać będzie na kompleksowej przebudowie nabrzeża, nawierzchni oraz budowie nowych sieci wod.- kan. i elektroenergetycznej na potrzeby związane z dostosowaniem nabrzeża do nowych funkcji. Powierzchnia terenu objętego wnioskiem wynosi ok. 25 000 m², w tym nawierzchnie utwardzone (pieszo-jezdne) podlegające przebudowie ok. 11 000 m², natomiast nawierzchnie biologicznie czynne ok. 5000 m². Całkowita długość bulwaru wg atestu nurkowego wynosi 932,0 m.

Rzędne terenu objętego opracowaniem wahają się od 1,30 do 4,45 m n.p.m.(taras) Ilość jednostek cumujących przy nabrzeżu będzie zmienna w zależności od ich wielkości. Przewiduje się, że przy nabrzeżu będzie mogło zacumować do 30 małych jednostek jednocześnie. Na części bulwaru wykonstruowane będzie obniżenie powierzchni nabrzeża przystosowanego dla małych jednostek pływających – 270 mb. Jednostki te obsługiwane będą przez Bosmanat, który jest planowany na Nabrzeżu Gdyńskim. Bosmanat ten będzie wyposażony m.in.: w telefon kontaktowy do służb zajmujących się

usuwaniem i zabezpieczeniem powstałych sytuacji awaryjnych (Straż Miejska, Zespół antykrzysowy), w środki i maty sorpcyjne usuwające ewentualne zanieczyszczenia ze środowiska gruntowo-wodnego.

W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się wykonywania robót czerpalnych. Na części nabrzeża objętego przedsięwzięciem planowana jest przebudowa nabrzeża polegająca na wybudowaniu nabrzeża płytowego z wykorzystaniem istniejącej konstrukcji. W ramach tej przebudowy prowadzone będą m.in. prace rozbiórkowe (w tym m.in. nawierzchni w obrębie nabrzeża, kamiennych płyt, odbojnic) oraz prace związane z palowaniem, położeniem ścianki szczelnej.

Na odcinkach nabrzeża, które zostały gruntownie przebudowane na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku i są ogólnie w dobrym stanie technicznym, prowadzone będą jedynie prace remontowe polegające na: wymianie urządzeń odbojowych, odnowieniu odwodnej i górnej powierzchni żelbetowego oczepu poprzez usunięcie uszkodzeń i wyszpachlowanie specjalną zaprawą i załataniu przez pletwonurka trzech niewielkich nieszczelności występujących w ścianie szczelnej.

W ramach przedsięwzięcia nastąpi również zmiana organizacji ruchu na bulwarze przez wyłączenie z ruchu tranzytowego (zamknięcie bulwaru na odcinku od Mostu Długiego do Trasy Zamkowej) wprowadzenie układu pieszo-jezdnego wraz z kompleksową wymianą wszystkich nawierzchni. Na Bulwarze Piastowskim przewidziano również niewielką ilość miejsc postojowych.

Przedsięwzięcie obejmuje także prace związane z budową sieci i instalacji, w tym: rozbudowę niezbędnej infrastruktury wodnokanalizacyjnej i elektroenergetycznej na potrzeby obsługi jednostek pływających oraz dla 9 obiektów gastronomicznych (obiekty tymczasowe, nie objęte niniejszym przedsięwzięciem) i szaletu, sieć kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi oraz sieć elektroenergetyczną NN na potrzeby jednostek pływających i na stałe przycumowanych do nabrzeża.

W fazie realizacji przedsięwzięcia do środowiska emitowane będą substancje i energie typowe dla prowadzenia prac budowlanych. Będą to emisje pyłów i gazów do powietrza oraz emisja hałasu ze środków transportu i maszyn budowlanych. Emisje te będą krótkotrwałe, okresowe, występujące na czas trwania budowy i ustaną wraz z jej zakończeniem. W fazie realizacji przedsięwzięcia z uwagi na planowane prace rozbiórkowe wytwarzane będą znaczne ilości odpadów. Prawidłowy sposób gospodarowania odpadami uregulowany jest w ustawie o odpadach, a Inwestor w przedłożonej karcie informacyjnej deklaruje postępowanie z tymi odpadami zgodnie z przepisami.

Zagadnienie dotyczące przebudowy nabrzeży, jako urządzenia wodnego, jest uregulowane szczegółowo w ustawie Prawo wodne i zgodnie z tą ustawą wykonanie urządzenia wodnego wymaga od Inwestora uzyskania decyzji pozwolenia wodnoprawnego.

W ramach realizacji przedsięwzięcia konieczna będzie wycinka 19 szt. drzew. Jednakże Inwestor w ramach nasadzeń kompensacyjnych przewiduje zasadzenie 38 szt. drzew.

Podczas eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia, z uwagi na jego rodzaj i skalę, mając również na uwadze powiązania z innymi przedsięwzięciami, emitowane będą do środowiska niewielkie ilości zanieczyszczeń, które nie będą miały wpływu na środowisko, tereny sąsiednie, w tym na zabudowę mieszkaniową.

W fazie eksploatacji wytwarzane będą jedynie ścieki bytowe i opadowe (nie będą wytwarzane ścieki technologiczne). Ścieki te będą odprowadzane do istniejących miejskich sieci, na warunkach zarządcy. Ścieki bytowe z lokali gastronomicznych (nie objętych niniejszym przedsięwzięciem) i szaletu odprowadzane będą planowaną kanalizacją (ok. 450 mb) do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej (włączenie rurociągiem tłocznym w kanalizację istniejącą w ul. Jana z Kolna (Nabrzeże Wieleckie).

Odprowadzenie ścieków deszczowych, poprzez planowaną kanalizację deszczową (ok. 350 mb) wraz z urządzeniami podczyszczającymi, nastąpi do miejskiej sieci kanalizacji

deszczowej. Włączenie na odcinku od Mostu Długiego do ul. Dworcowej. W celu wstępnego podczyszczenia wód opadowych zaprojektowano osadnik piasku wykonany z prefabrykowanych elementów betonowych dn1000 o wysokości czynnej $H_{cz}=1,0m$. Pojemność czynna osadnika wynosi: $V_{cz}=1,2m^3$.

Odpady będą magazynowane w przystosowanych do tego miejscach i pojemnikach, a następnie odbierane przez uprawnioną, specjalistyczną firmę. Odpady z jednostek pływających w przewidywanej ilości nieprzekraczającej $5 m^3/rok$ będą odbierane do pojemników, umieszczanych w odpowiednio oznakowanych miejscach. Miejsca ta będą zabezpieczone przed opadami atmosferycznymi. Zakłada się, że odległość między pojemnikami nie powinna być większa niż 50 m. Pojemniki będą ustawiane na bulwarze w okresie sezonu żeglarskiego (od kwietnia do października).

Wywóz odpadów dokonywany będzie przez odpowiednio wyspecjalizowane i koncesjonowane firmy. Ponadto na terenie bulwaru przewidziano umieszczenie ok. 20 stacjonarnych koszy na śmieci.

Źródłem emisji pyłów i gazów do powietrza oraz hałasu będą samochody z ciągów komunikacyjnych i silniki jednostek pływających. Jednakże będą to emisje nieistotne dla środowiska z uwagi na niewielką ilość planowanych miejsc postojowych dla samochodów oraz jednostek pływających oraz wyłączenie z ruchu tranzytowego części bulwaru. Należy zaznaczyć, iż teren przedsięwzięcia nie sąsiaduje z terenami chronionymi akustycznie, w tym z zabudową mieszkaniową.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia, z uwagi na jego rodzaj, nie będą wykorzystywane zasoby naturalne.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się w myśl przepisów art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska do zakładu o ryzyku wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia:

Bulwar Piastów Pomorskich znajduje się na lewym brzegu Odry na odcinku od ul. Dworcowej do Nabrzeża Wieleckiego (mostu Trasy Zamkowej). Na południu Bulwar Piastowski graniczy z Bulwarem Nadodrzańskim. Znaczną część Bulwaru stanowią nabrzeża stosunkowo nowe, pochodzące z okresu od połowy lat 60-tych do połowy lat 80-tych. Rozważany Bulwar Piastowski położony jest wzdłuż rzeki Odry Zachodniej. Rzeka ta, wraz z Odrą Wschodnią, jeziorem Dąbie oraz układem łączących je kanałów tworzą Szczeciński Węzeł Wodny. W bezpośredniej bliskości realizowanej inwestycji znajdują się ważne dla struktury funkcjonalno – przestrzennej Szczecina obszary takie jak: Podzamcze, Stare Miasto, Wały Chrobrego, otoczenie dworca głównego PKP, Łasztownia.

Bulwar Piastowski jest terenem miejskim, ogólnodostępnym dla ruchu pieszego i samochodowego. Nabrzeże obecnie spełnia rolę nabrzeża postojowego dla barek i jednostek białej floty. Jest także wyposażone w typowe elementy t.j. drabinki wylazowe, urządzenia cumownicze, urządzenia odbojowe itp.

W miejscu planowanej inwestycji oraz w najbliższym sąsiedztwie nie występują obszary błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary górskie i leśne, obszary objęte ochroną (w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych), obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren przedsięwzięcia nie znajduje się w granicach, ani w sąsiedztwie obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 200 oraz pozostałych form ochrony przyrody, wynikających z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Najbliżej położony obszar Natura 2000 to obszar

specjalnej ochrony ptaków (OSO) PLB320003 Dolina Dolnej Odry, zlokalizowany w odległości ok. 3 km od terenu przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach administracyjnych miasta, na terenach przekształconych antropogenicznie, gdzie nie występuje zabudowa mieszkaniowa.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania:

W fazie budowy będą wykonywane prace budowlane z zastosowaniem urządzeń, maszyn i środków transportu, które będą źródłem emisji hałasu oraz pyłów i gazów do powietrza. Jednakże będą to emisje okresowe i ustaną wraz z zakończeniem budowy.

Inwestor deklaruje we wniosku staranne wykonanie hydrotechnicznych robót rozbiórkowych i budowlano – montażowych, a następnie dokładną realizację ustaleń projektu budowlanego w trakcie robót demontażowych, hydrotechnicznych oraz robót budowlano – montażowych i wykończeniowych. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała prowadzenia robot czerpalnych. Niezależnie od powyższego Inwestor, zgodnie z ustawą Prawo wodne, będzie musiał uzyskać pozwolenie wodnoprawne na wykonanie urządzeń wodnych (przebudowa nabrzeży). Mając powyższe na uwadze należy uznać, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na środowisko gruntowo-wodne.

Gospodarka drzewostanem w fazie budowy będzie dostosowana do rzeczywistych potrzeb związanych z usunięciem drzew, występujących w miejscach kolizyjnych z przedsięwzięciem. Drzewa nie wymagające wycinki, a znajdujące się w strefie oddziaływania robót ziemnych i budowlano – montażowych, będą odpowiednio zabezpieczone. Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody, Inwestor będzie musiał uzyskać decyzję na usunięcie drzew kolidujących z przedsięwzięciem. Inwestor już w przedłożonej karcie informacyjnej o przedsięwzięciu deklaruje wykonanie nasadzeń kompensujących w ilości 38 szt. drzew.

Odpady wytworzone w czasie budowy i eksploatacji przedsięwzięcia będą segregowane, magazynowane i odbierane przez uprawnione, specjalistyczne firmy.

Emisja hałasu z fazy budowy będzie miała ograniczony zasięg oraz czas trwania. Inwestor deklaruje stosowanie w miarę możliwości cichego sprzętu budowlanego z napędem elektrycznym i obudową dźwiękochłonną. Pod względem akustycznym faza budowy nie wpłynie w sposób znaczący na pogorszenie stanu klimatu akustycznego. Tym bardziej iż, Inwestor deklaruje prowadzenie prac budowlanych tylko w porze dziennej, a teren przedsięwzięcia nie sąsiaduje z terenami chronionymi akustycznie, w tym z zabudową mieszkaniową.

Odra jest drogą wodną klasy VB, intensywnie eksploatowaną przez barki i statki żeglugi pasażerskiej. Odra jest praktycznie eksploatowana całorocznie.

Generowany hałas, w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia, (od kwietnia do października – sezon żeglarski) będzie bardzo ograniczony i występujący jedynie jako niewielki hałas turystycznych jachtów i innych małych pływających jednostek motorowych.

W związku z rodzajem planowanej inwestycji nie przewiduje się sytuacji mogących wpłynąć negatywnie bądź pogorszyć dotychczasowy stan środowiska zarówno pod względem akustycznym jak i emisji pyłów i gazów do powietrza. Wprowadzenie ograniczenia dla ruchu samochodowego, (w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia) będzie także istotnym czynnikiem chroniącym środowisko zarówno pod względem akustycznym jak i emisji spalin.

W związku z powyższym emisje pyłów i gazów do powietrza w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą miały nieistotny wpływ na obecne tło powietrza atmosferycznego, jak również emisja hałsu nie będzie miała wpływu na obecny klimat akustyczny.

Wszystkie rodzaje wytwarzanych ścieków (sanitarne, opadowe) odprowadzane będą do planowanych sieci kanalizacyjnych, które włączone będą do miejskiego systemu kanalizacyjnego. Przedsięwzięcie nie będzie generowało ścieków technologicznych.

W fazie eksploatacji, przedsięwzięcie z uwagi na charakter i skalę oraz przyjęte rozwiązania nie będzie źródłem istotnych dla środowiska emisji zanieczyszczeń, w tym emisji hałasu, pyłów i gazów do powietrza oraz emisji ścieków i odpadów.

Prace związane z przebudową i eksploatacją obiektu będą uwzględniać lokalne uwarunkowania przyrodnicze, gruntowo-wodne, istniejącą infrastrukturę i zagospodarowanie przestrzenne.

Przedsięwzięcie z uwagi na swój rodzaj i charakter, miejsce lokalizacji oraz deklarowane przez Inwestora do zastosowania rozwiązania techniczne technologiczne i organizacyjne nie będzie oddziaływać na poszczególne elementy środowiska, a eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na skalę, lokalizację i rodzaj emisji nie ma transgranicznego charakteru oddziaływania na poszczególne elementy środowiska.

Organ po przeanalizowaniu powyższych kryteriów, uwzględniając łącznie wszystkie uwarunkowania, kierując się usytuowaniem, charakterem, rodzajem i skalą oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, opinią Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz deklarowanymi przez Inwestora rozwiązaniami przedsięwzięcia zawartymi w przedłożonej do wniosku karcie informacyjnej, wydał postanowienie z dnia 2 lipca 2009r, znak: WGJiOŚ.II.JS.7691/62-3/09, w którym odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 i art. 61 § 4 kpa poinformowano strony o prowadzeniu postępowania dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W ustawowym terminie zgłoszone zostały jedynie uwagi przez POLSEAM – Żegluga Szczecińska Sp. z o.o., w piśmie z dnia 22.07.2009r. Uwagi te dotyczyły zasadności wykonania nowej sieci elektroenergetycznej na potrzeby jednostek pływających i na stałe przycumowanych do nabrzeża, w kontekście inwestycji polegającej na zasileniu w energię elektryczną nabrzeża na odcinku Trasa Zamkowa – Kapitanat Portu, składającej się z budowy stacji transformatorowej 15/0,4kV oraz rozbudowy sieci elektroenergetycznej 15kV i 0,4kV, położonej przy ul. Jana z Kolna w Szczecinie. W ramach postępowania wyjaśniającego, Zakład Usług Komunalnych w Szczecinie, występujący w imieniu Inwestora, przedłożył wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie, z których jednoznacznie wynika, iż przedsięwzięcie pn.: „Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie” nie obejmuje działek wyszczególnionych w piśmie POLSEAM z dnia 22.07.2009r. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na odcinku Bulwar Nadodrzański (sąsiedztwo mostu kolejowego) – Trasa Zamkowa. Natomiast uwagi przedstawione przez POLSEAM w piśmie z dnia 22.07.2009r. odnoszą się do nabrzeża na odcinku od Trasy Zamkowej w kierunku Kapitanatu Portu. Zakład Usług Komunalnych w Szczecinie, w piśmie z dnia 05.08.2009r., poinformował, iż odcinek nabrzeża objęty postępowaniem w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Remont i przebudowa nabrzeża Bulwar Piastowski na odcinku od połączenia z Bulwarem Nadodrzańskim do Trasy Zamkowej w Szczecinie”, jest w większości w złym stanie technicznym i na dzień dzisiejszy nie jest wyposażony w żadne media.

9/

Biorąc pod uwagę zakres i skalę przedsięwzięcia, miejsce jego realizacji oraz skalę oddziaływania na środowisko organ uznał iż przedmiotowa inwestycja, przy uwzględnieniu w projekcie budowlanym, przedstawionych i preferowanych w przedłożonej przez Wnioskodawcę karcie informacyjnej przedsięwzięcia, rozwiązań techniczno-technologicznych i warunków realizacji i eksploatacji inwestycji, nie spowoduje przekroczenia norm w środowisku i jest zgodna z obowiązującymi przepisami oraz nie będzie miała wpływu na stan środowiska. Dlatego też rozstrzygnięto jak w orzeczeniu.

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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art., 72 ust. 1 ww. ustawy, w tym decyzji o pozwoleniu na budowę. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego ul. Wały Chrobrego 4, 70-504 Szczecin, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin, wniesione w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dariusz Matejski
p.o. ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)
2. Karta informacyjna przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Sumiński
Zakład Usług Komunalnych
ul. Ku Słońcu 125 a, 71-080 Szczecin
2. Pan Grzegorz Kamiński - Redan Sp. z o.o.
Ul. Jagiellońska 69, 70-382 Szczecin
3. POLSTEAM-ŻEGLUGA SZCZECIŃSKA Sp. z o.o.
Ul. Jana z Kolna 7, 71-603 Szczecin
4. Urząd Morski w Szczecinie
Pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin
5. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie
Ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-405 Szczecin
6. Ministerstwo Skarby Państwa Delegatura
Ul. Bytomska 9, 70-603 Szczecin
7. Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego
Ul. Klonowica 5, 71-241 Szczecin
8. WGN
9. WGKIOŚ – a/a

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 12 sierpnia 2009r. znak: WGKiOS.II.JS/7691/62-8/09

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowe przedsięwzięcie tj. remont i przebudowa Bulwaru Piastowskiego wpisuje się w program działań, których celem jest zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego aspektu charakteru miasta Szczecina poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne. Planowana inwestycja ma na celu umożliwienie cumowania i obsługi małych jednostek pływających, a także wyraźnej poprawy jakości przestrzeni Bulwaru Piastowskiego zarówno pod względem architektonicznym jak i funkcjonalnym. Inwestycja polegać będzie na kompleksowej przebudowie nabrzeża, nawierzchni oraz budowie nowych sieci wod.- kan. i elektroenergetycznej na potrzeby związane z dostosowaniem nabrzeża do nowych funkcji. Powierzchnia terenu objętego wnioskiem wynosi ok. 25 000 m²; w tym nawierzchnie utwardzone (pieszo-jezdne) podlegające przebudowie ok. 11 000 m², natomiast nawierzchnie biologicznie czynne ok. 5000 m². Całkowita długość bulwaru wg atestu nurkowego wynosi 932,0 m.

Rzędne terenu objętego opracowaniem wahają się od 1,30 do 4,45 m n.p.m.(taras)

Ilość jednostek cumujących przy nabrzeżu będzie zmienna w zależności od ich wielkości. Przewiduje się, że przy nabrzeżu będzie mogło zacumować do 30 małych jednostek jednocześnie. Na części bulwaru wykonstruowane będzie obniżenie powierzchni nabrzeża przystosowanego dla małych jednostek pływających – 270 mb. Jednostki te obsługiwane będą przez Bosmanat, który jest planowany na Nabrzeżu Gdyńskim. Bosmanat ten będzie wyposażony m.in.: w telefon kontaktowy do służb zajmujących się usuwaniem i zabezpieczeniem powstałych sytuacji awaryjnych (Straż Miejska, Zespół antykryzysowy), w środki i maty sorpcyjne usuwające ewentualne zanieczyszczenia ze środowiska gruntowo-wodnego.

W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się wykonywania robót czerpalnych

Na części nabrzeża objętego przedsięwzięciem planowana jest przebudowa nabrzeża polegająca na wybudowaniu nabrzeża płytowego z wykorzystaniem istniejącej konstrukcji. W ramach tej przebudowy prowadzone będą m.in. prace rozbiórkowe (w tym m.in. nawierzchni w obrębie nabrzeża, kamiennych płyt, odbojnic) oraz prace związane z palowaniem, położeniem ścianki szczelnej.

Na odcinkach nabrzeża, które zostały gruntownie przebudowane na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku i są ogólnie w dobrym stanie technicznym, prowadzone będą jedynie prace remontowe polegające na: wymianie urządzeń odbojowych, odnowieniu odwodnej i górnej powierzchni żelbetowego oczepu poprzez usunięcie uszkodzeń i wyszpachlowanie specjalną zaprawą i załataniu przez pletwonurka trzech niewielkich nieszczelności występujących w ścianie szczelnej.

W ramach przedsięwzięcia nastąpi również zmiana organizacji ruchu na bulwarze przez wyłączenie z ruchu tranzytowego (zamknięcie bulwaru na odcinku od Mostu Długiego do Trasy Zamkowej) wprowadzenie układu pieszo-jezdnego wraz z kompleksową wymianą wszystkich nawierzchni. Na Bulwarze Piastowskim przewidziano również niewielką ilość miejsc postojowych.

Zasadniczym celem proponowanych zmian w organizacji ruchu jest ograniczenie ruchu „tranzytowego” na Bulwarze Piastowskim jak również zapewnienie lepszej dostępności bulwaru dla pieszych. W tym celu zakłada się podział Bulwaru Piastowskiego na trzy odcinki. Na pierwszym odcinku od ulicy Dworcowej do Mostu Długiego dopuszcza się ruch ogólny w dwóch kierunkach. Możliwy jest dojazd tylko do wysokości Mostu Długiego. Na drugim odcinku od mostu Długiego obowiązuje zakaz wjazdu za wyjątkiem

pojazdów dostawczych. Jest to odcinek drogi o ruchu jednokierunkowym. Na trzecim odcinku utrzymuje się ruch dwukierunkowy ogólny z dodatkową możliwością wjazdu od Nabrzeża Wieleckiego. Ulica Bulwaru będzie posiadała zmienną szerokość w zależności od kierunków ruchu, tj. od 4 do 6m. Przy jezdni Bulwaru Piastowskiego zaprojektowano drogę rowerową o szerokości 2m. Na terenie Bulwaru przewidziano również miejsca postojowe dla pojazdów samochodowych. Na pierwszym odcinku zaprojektowano zatoki postojowe o wymiarach 2,5 x 6,00m (24 stanowiska). Przewiduje się także stanowiska postojowe na trzecim odcinku Bulwaru. Usytuowanie stanowisk jest prostopadłe do pasa ruchu. Zaprojektowano łącznie 17 miejsc parkingowych, w tym 2 stanowiska dla samochodów osób niepełnosprawnych.

Nabrzeże Wieleckie - Na odcinku od Mostu Długiego do istniejącego wyjazdu z Bulwaru Piastowskiego zaprojektowano 25 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5x6,0m i 1 dla autobusów o wymiarach 3,0x20,0 m. Parkingi oznakowano znakami pionowymi D-18 i dla postoju dla autobusów dodatkowo tabliczką T-23f.

Przedsięwzięcie obejmuje także prace związane z budową sieci i instalacji, w tym: rozbudowę niezbędnej infrastruktury wodnokanalizacyjnej i elektroenergetycznej na potrzeby obsługi jednostek pływających oraz dla 9 obiektów gastronomicznych (obiekty tymczasowe, nie objęte niniejszym przedsięwzięciem) i szaletu, sieć kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi oraz sieć elektroenergetyczną NN na potrzeby jednostek pływających i na stałe przycumowanych do nabrzeża.

Długość sieci wodociągowej – ok. 1100 mb, włączenie w ul.Kolumba Ø225PE, w ul.Dworcowej Ø110PE, w ul.Wyszyńskiego Ø315PE.

Budowa kanalizacji deszczowej bulwaru wraz z urządzeniami podczyszczającymi.
Długość sieci kanalizacji deszczowej – ok. 350 mb

Budowa sieci kanalizacji ogólnospławnej do obsługi 9 tymczasowych obiektów handlowo-gastronomicznych oraz szaletu. Długość sieci kanalizacji grawitacyjnej – ok.450 mb (włączenie rurociągiem tłocznym w kanalizację istniejącą w ul. Jana z Kolna (Nabrzeże Wieleckie).

Budowa sieci i instalacji elektroenergetycznej NN - oświetlenie zewnętrzne, zasilanie dla jednostek pływających, szaletu oraz 9 obiektów tymczasowych – razem ok. 260 kW zapotrzebowanej energii. Zasilanie z istniejących stacji transformatorowych (ul. Św. Ducha i Baszta).

URZĄD MIASTA SZCZECIN

Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Załącznik do *decyzji* z dnia *12.08.2009*

Znak: WGKIOŚ *711 JS 9691/62-5/09*

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dariusz Matejski
p.o. ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

W świetle polskiego prawa przedmiotową inwestycję można zakwalifikować do planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu może być wymagany na podstawie 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 przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.).

LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Bulwar Piastów Pomorskich znajduje się na lewym brzegu Odry na odcinku od ul. Dworcowej do Nabrzeża Wieleckiego (mostu Trasy Zamkowej). Na południu Bulwar Piastowski graniczy z Bulwarem Nadodrzańskim.

Znaczną część Bulwaru stanowią nabrzeża stosunkowo nowe, pochodzące z okresu od połowy lat 60-tych do połowy lat 80-tych.

Rozważany Bulwar Piastowski położony jest wzdłuż rzeki Odry Zachodniej. Rzeka ta, wraz z Odrą Wschodnią, jeziorem Dąbie oraz układem łączących je kanałów tworzą Szczeciński Węzeł Wodny.

W bezpośredniej bliskości realizowanej inwestycji znajdują się ważne dla struktury funkcjonalno – przestrzennej Szczecina obszary takie jak: Podzamcze, Stare Miasto, Wały Chrobrego, otoczenie dworca głównego PKP, Łasztownia.

Wykaz działek wchodzących w zakres inwestycji:

- Dz. nr 44 dr. obręb 1037 – Miasto Szczecin - właściciel,
- Dz. nr 12 dr. obręb 1038 – Miasto Szczecin – właściciel,
- Dz. nr 14/4 dr. obręb 1037 – Miasto Szczecin – właściciel,
- Dz. nr 14/1 dr. obręb 1086 - Skarb Państwa - właściciel, Prezydent Miasta Szczecina -organ gospodarujący zasobem nieruchomości,
- Dz. nr 1/1 dr. obręb 1085 – Skarb Państwa - właściciel, Prezydent Miasta Szczecina - organ gospodarujący zasobem nieruchomości,
- Dz. nr 6/3 dr. obręb 1083 - Skarb Państwa - właściciel, Prezydent Miasta Szczecina - organ gospodarujący zasobem nieruchomości,
- Dz. nr 15/1 dr. obręb 1039 – Miasto Szczecin – właściciel,
- Dz. nr 32 dr. obręb 1029 – Miasto Szczecin – ZDiTM
- Dz.nr 10/9 dr. obręb 1084 - Skarb Państwa – właściciel,
- Dz. nr 14/4 Wp obręb 1086– Skarb Państwa– właściciel, Minister Środowiska – organ gospodarujący zasobem nieruchomości. RZGW w Szczecinie – trwały zarządca
- Dz. nr 10/3 Wp obręb 1039 - Skarb Państwa – właściciel, Minister Środowiska – organ gospodarujący zasobem nieruchomości. RZGW w Szczecinie – trwały zarządca
- Dz. nr 1/3 Wp obręb 1085– Skarb Państwa - właściciel, Minister Środowiska – organ gospodarujący zasobem nieruchomości. RZGW w Szczecinie – trwały zarządca.

RODZAJ I SKALA PRZEDSIĘWZIĘCIA:

Przedmiotem opracowania jest teren Bulwaru Piastowskiego na odcinku od końca Bulwaru nadodrzańskiego (przy wylocie ul. Dworcowej), do Trasy Zamkowej – granicy z morskimi wodami wewnętrznymi portu Szczecin. Od strony lądu zakres opracowania ogranicza ul. Nabrzeże Wieleckie – ściana oporowa rozdzielająca dwa poziomy traktu komunikacyjnego. Remont i przebudowa Bulwaru Piastowskiego wpisuje się w program działań, których celem jest zachowanie i odtworzenie historycznie ważnego aspektu charakteru miasta Szczecina poprzez rewitalizację historycznie ukształtowanych obszarów nadwodnych, z adaptacją znajdujących się tam historycznych obiektów i zespołów zabytkowych wraz z ich otoczeniem na cele kulturalne, oraz lepszym skomunikowaniem rozproszonych obszarów nadwodnych, między innymi przez wodne połączenia komunikacyjne.

Planowana inwestycja ma na celu umożliwienie cumowania i obsługi małych jednostek pływających a także wyraźnej poprawy jakości przestrzeni Bulwaru Piastowskiego zarówno pod względem architektonicznym jak i funkcjonalnym.

Inwestycja polegać będzie na kompleksowej przebudowie nabrzeża, nawierzchni oraz budowie nowych sieci wod.- kan. i elektroenergetycznej na potrzeby związane z dostosowaniem nabrzeża do nowych funkcji.

Powierzchnia terenu objętego opracowaniem – ok. 25 000 m².

Nawierzchnie utwardzone (pieszo-jezdne) podlegające przebudowie – ok. 11 000 m²

Nawierzchnie biologicznie czynne – ok. 5000 m²

Całkowita długość bulwaru wg atestu nurkowego wynosi 932,0 m.

Rzędne terenu objętego opracowaniem wahają się od 1,30 do 4,45 m n.p.m.(taras)

ZAKRES PRAC BUDOWLANYCH OBJĘTYCH WNIOSEM:

PRACE ZWIĄZANE Z CZĘŚCIĄ HYDROTECHNICZNĄ:

- **Przebudowa i remont części hydrotechnicznej nabrzeża umożliwiające cumowanie małym jednostkom pływającym wraz z budową niezbędnej infrastruktury do ich obsługi.**

Ilość jednostek cumujących przy nabrzeżu będzie zmienna w zależności od ich wielkości. Przewiduje się, że przy nabrzeżu będzie mogło zacumować do 30 małych jednostek jednocześnie.

Na części bulwaru wykonstruowane będzie obniżenie powierzchni nabrzeża przystosowanego dla małych jednostek pływających – 270 mb

W ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się wykonywania robót czerpalnych

Nabrzeże zostało podzielone na odcinki w celu łatwiejszej identyfikacji – integralną częścią opisu jest załącznik graficzny nr1:

- **OPIS PROJEKTOWANEJ KONSTRUKCJI NABRZEŻA NA ODCINKU „lpp”.**

Projektowana przebudowa nabrzeża na odcinku „lpp”, polega na wybudowaniu nabrzeża płytowego, z wykorzystaniem istniejącej konstrukcji. Ze względu na układ palowania i położenie ścianki szczelnej w istniejącym nabrzeżu, której ostrze wychodzi na wodę w stosunku do lica nabrzeża o 1,80 m i pojedyncze brusy są wypchnięte na wodę do 30,0 cm, nowa linia nabrzeża będzie wysunięta od 2,95 m do 3,20 m w stosunku do linii nabrzeża

istniejącego. Linia oczepu projektowanego odcinka „Ipp”, będzie przedłużeniem linii oczepu nabrzeża na odcinku „Iipi”, który został przebudowany w latach osiemdziesiątych. Długość odcinka wynosi 96,82 m.

Płyta nabrzeża od strony lądu będzie spoczywać na częściowo rozkutej nadbudowie i ruszcie palowym istniejącego nabrzeża. Od strony wody projektowana płyta nabrzeża będzie wsparte na stalowej ścianie szczelnej, wbitej pionowo do rzędnej ca -11,0 m. Głowica ścianki zostanie skleszczona i połączona z nadbudową istniejącego nabrzeża za pomocą ściągów. Rozstaw ciągów wynosi 1,80 m, a rozpór 3,0 m. Ściagi zostaną wklejone w masyw starego nabrzeża we wcześniej wywierconych otworach. Przestrzeń pomiędzy projektowaną a starą drewnianą ścianką zostanie wypełniona piaskiem. Pod płytą nabrzeża wzdłuż stalowej ścianki zostanie wykonany ciągły filtr odwrotny, dzięki któremu będzie się wyrównywał poziom wody za ścianką nabrzeża w stosunku do poziomu wody w Odrze. W ścianie szczelnej, co 1,20 m (co drugim brusie), na wysokości filtra, zostaną wycięte otwory o wymiarach 1,5x10,0 cm w rozstawie co 10,0 cm, które umożliwią przepływ wody.

Płyta nabrzeża będzie miała zmienną szerokość od 4,80 m do 6,25 m, jej grubość wynosi 0,40 m. Poszerzenia na płycie występują w miejscu istniejących występów w starej konstrukcji nabrzeża. Od strony wody płyta zakończona jest oczepem o szerokości 1,0 m i wysokości 1,60 m.

Głębokość dopuszczalna przy nabrzeżu wynosi $H_{dop}=5,50$ m, a techniczna $H=4,50$ m. Przebudowywane nabrzeże na odcinku „Ipp” będzie pełniło rolę nabrzeża postojowego głównie dla jachtów motorowych, barek i pchaczy oraz innych jednostek pływających.

Rozbiórki:

Przebudowa nabrzeża obejmie następujące roboty rozbiórkowe:

- rozbiórkę nawierzchni w obrębie nabrzeża,
- rozbiórkę kamiennych płyt o szerokości 1,0 m i grubości 0,30 m spoczywających na górnej części nadbudowy od strony wody,
- rozbiórkę (sposobem mechanicznym) nadbudowy nabrzeża w postaci bloku betonowo-ceglanego do rzędnej +1,0 m.

• OPIS PROJEKTOWANEJ KONSTRUKCJI NABRZEŻA NA ODCINKU „IVpp”.

Projektowana przebudowa odcinka „IVpp” jest bliźniaczo podobna do odcinka „Ipp” z tą różnicą, że ścianka szczelna będzie pograżona do -12,0 m. Długość odcinka „IVpp” wynosi 45,38 m.

Rozbiórki:

Przebudowa nabrzeża obejmie następujące roboty rozbiórkowe:

- rozbiórkę nawierzchni w obrębie nabrzeża,
- rozbiórkę kamiennych płyt o szerokości 1,0 m i grubości 0,30 m spoczywających na górnej części nadbudowy od strony wody,
- rozbiórkę (sposobem mechanicznym) nadbudowy nabrzeża w postaci bloku betonowo-ceglanego do rzędnej +1,0 m.

• OPIS PROJEKTOWANEJ KONSTRUKCJI NABRZEŻA NA ODCINKU „Vpp”.

Projektowana przebudowa nabrzeża na odcinku „Vpp”, polega na wybudowaniu nabrzeża płytowego z częściowym wykorzystaniem elementów istniejącego nabrzeża (kotwienie do istniejącego oczepu nowej ścianki szczelnej), w czasie zasypywania przestrzeni pomiędzy nową a starą ścianką szczelną. Ze względu na układ palowania i położenie ścianki szczelnej w istniejącym nabrzeżu, oraz ograniczenie załamania linii nabrzeża, nowy oczep wyjdzie na wodę na odległość od 1,40 do 2,95 m w stosunku do istniejącej linii oczepu. Wyjście na wodę nie zawęży koryta rzeki w najważniejszym miejscu, ponieważ na przeciwległym brzegu Odry (Bulwarze Gdyńskim), na odcinku „Igp” lico nowego nabrzeża będzie cofnięte w stronę lądu o około 3,0 m.

Długość odcinka wynosi 120,16 m.

Od strony lądu nadbudowa nabrzeża będzie wsparta na rzędzie stalowych pali, wykonanych ze stalowych rur o średnicy 324/8 mm, z dnem zamkniętym, pograżonych z nachyleniem 4:1 do rzędnej $-13,50$ m, rozstaw pali w rzędzie wynosi 2,0 m. Od strony wody projektowana płyta nabrzeża będzie wsparta na stalowej ścianie szczelnej, wbitej pionowo do rzędnej ca $-12,0$ m. Głowica ścianki zostanie skleszczona i połączona z nadbudową istniejącego nabrzeża za pomocą ściąгов. Rozstaw ściąгов wynosi 1,80 m, a rozpór 3,0 m. Ściągi zostaną wklejone w maszyn starego nabrzeża we wcześniej wywierconych otworach. Przestrzeń pomiędzy projektowaną a starą drewnianą ścianką zostanie wypełniona piaskiem. Pod płytą nabrzeża wzdłuż stalowej ścianki zostanie wykonany ciągły filtr odwrotny, dzięki któremu będzie się wyrównywał poziom wody za ścianką nabrzeża w stosunku do poziomu wody w Odrze. W ścianie szczelnej, co 1,20 m (co drugim brusem), na wysokości filtra, zostaną wycięte otwory o wymiarach $1,5 \times 10,0$ cm w rozstawie co 10,0 cm, które umożliwią przepływ wody.

Projektowana płyta nabrzeża ma szerokość 5,50 m i grubość 0,40 m. Od strony wody płyta zakończona jest oczepem o szerokości 1,0 m i wysokości 0,88 m. Głębokość dopuszczalna przy nabrzeżu wynosi $H_{dop}=5,50$ m, a techniczna $H=4,50$ m. Przebudowywane nabrzeże na odcinku „Vpp” będzie pełniło rolę nabrzeża postojowego głównie dla jachtów żaglowych i motorowych, jednostek białej floty.

Na sześciu sekcjach wykonano obniżenie powierzchni nabrzeża i naziomu do rzędnej $+1,20$ m, szerokość obniżenia wyniesie 4,0 m. Od strony lądu obniżenie zakończone jest stopniami terenowymi o szerokości 1,0 metra i wysokości 0,40 m.

Rozbiórki:

Przebudowa nabrzeża obejmie następujące roboty rozbiórkowe:

- demontaż odbojnic z pojedynczych opon samochodowych,
- demontaż odbojnic drewnianych wzdłuż obniżenia nabrzeża,
- demontaż pacholów cumowniczych,
- rozbiórkę nawierzchni w obrębie nabrzeża,
- rozbiórkę (sposobem mechanicznym) żelbetowego oczepu nabrzeża do rzędnej $+0,68$ m.
- rozbiórkę (wykucie) otworów w żelbetowej nadbudowie nabrzeża, w miejscu wbijania nowych pali z rur o średnicy 324 mm.

• OPIS PROJEKTOWANEJ KONSTRUKCJI NABRZEŻA NA ODCINKU „Vlpp”.

Projektowana przebudowa nabrzeża na odcinku „Vlpp”, polega na wybudowaniu nabrzeża płytowego, z wykorzystaniem ponemieckiej konstrukcji. Istniejący układ palowania i położenie ścianki szczelnej jest taki, że ostrze ścianki wychodzi na wodę w stosunku do lica nabrzeża o ca 1,40 m, pojedyncze brzozy ścianki są wypchnięte na wodę do 10,0 cm. Ze względu na to, żeby nowa linia nabrzeża przebiegała prostoliniowo oraz żeby uniknąć uskoków linii oczepów w planie, oś nowej stalowej ścianki szczelnej będzie wysunięta w kierunku nurtu rzeki na odległość od 2,30 m do 3,15 m w stosunku do linii istniejącego nabrzeża.

Długość odcinka wynosi 149,96 m.

Przyjęte rozwiązanie jest ekonomiczne, ponieważ płyta nabrzeża od strony lądu będzie spoczywać na częściowo rozkutej nadbudowie i ruszcie palowym istniejącego nabrzeża. Od strony wody, projektowana płyta nabrzeża, będzie wsparta na stalowej ścianie szczelnej, wbitej pionowo do rzędnej ca $-11,0$ m. Głowica ścianki zostanie skleszczona i połączona z nadbudową istniejącego nabrzeża za pomocą ściąгов. Rozstaw ściąгов wynosi 1,80 m, a rozpór 3,0 m. Przestrzeń pomiędzy projektowaną a starą drewnianą ścianką zostanie wypełniona piaskiem. Pod płytą nabrzeża wzdłuż stalowej ścianki zostanie wykonany ciągły filtr odwrotny, dzięki któremu będzie się wyrównywał poziom wody za ścianką nabrzeża w

stosunku do poziomu wody w Odrze. W ścianie szczelnej, co 1,20 m (co drugim brusie), na wysokości filtra, zostaną wycięte otwory o wymiarach 1,5×10,0 cm w rozstawie co 10,0 cm, które umożliwią przepływ wody.

Płyta nabrzeża będzie miała zmienną szerokość od 5,70 m do 6,55 m i grubość 0,40 m. Typowa sekcja będzie miała długość 16,0 m.

Od strony wody płyta zakończona jest oczepem o szerokości 1,0 m i wysokości 0,88 m. Głębokość dopuszczalna przy nabrzeżu wynosi $H_{dop}=5,50$ m, a techniczna $H=4,50$ m.

Przebudowywane nabrzeże na odcinku „VIpp” będzie pełniło rolę nabrzeża postojowego głównie dla jachtów żaglowych i motorowych, jednostek białej floty.

Na ośmiu sekcjach wykonstruowano obniżenie powierzchni nabrzeża i naziomu do rzędnej +1,20 m, szerokość obniżenia wyniesie 4,0 m. Na sekcji, która sąsiaduje z istniejącym nabrzeżem (odcinek „VIIpi”) przebudowanym na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, które ma rzędną oczepu +1,90 m, zaprojektowano pochylenie o nachyleniu 4,3% i 5,6%. Od strony lądu obniżony naziom nabrzeża zakończony jest stopniami terenowymi o szerokości 1,0 metra i wysokości 0,40 m.

Rozbiórki:

Przebudowa nabrzeża obejmie następujące roboty rozbiórkowe:

- rozbiórkę kamiennych płyt o szerokości 1,0 m i grubości 0,30 m spoczywających na górnej części nadbudowy od strony wody,
- rozbiórkę (sposobem mechanicznym) nadbudowy nabrzeża w postaci bloku ceglanego do rzędnej +0,6 m.

- **OPIS PROJEKTOWANEGO REMONTU ODCINKÓW „IIpi” I „IIIpi” NABRZEŻA BULWARU PIASTOWSKIEGO.**

Odcinki „IIpi” i „IIIpi”, nabrzeża Bulwaru Piastowskiego, zostały gruntownie przebudowane na początku lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku i są ogólnie w dobrym stanie technicznym. Remont, na tych odcinkach nabrzeża będzie polegał na:

- wymianie urządzeń odbojowych,
- odnowieniu odwodnej i górnej powierzchni żelbetowego oczepu poprzez usunięcie uszkodzeń i wyszpachlowanie specjalną zaprawą,
- załatwieniu przez pletwonurka trzech niewielkich nieszczelności występujących w ścianie szczelnej.

- **OPIS PROJEKTOWANYCH URZĄDZEŃ ODBOJOWYCH.**

Obecnie urządzenia odbojowe na odwodnej ścianie nabrzeża, stanowią pojedyncze staroużyteczne opony od samochodów ciężarowych, które rozstawione są co około 2,0 m. Taki system odbojowy jest mało skuteczny, czego dowodem są wykruszenia betonu na górnej krawędzi oczepu. Ww. uszkodzenia powstają na skutek uderzeń barenk podchodzących do nabrzeża.

Nowe urządzenia odbojowe zaprojektowano w formie ciągłych belek odbojowych o przekroju 20,0×20,0 cm, wykonanych z elastomeru. Układ belek na odwodnej ścianie nabrzeża będzie taki, że wzdłuż jej górnej krawędzi belki odbojowe będą ciągłe i co cztery metry będą ustawione pionowe belki, przebiegające prostopadle do dolnej krawędzi oczepu.

- **REMONT (NAPRAWA I ODNOWIENIE) ODWODNEJ I GÓRNEJ POWIERZCHNI ŻELBETOWEGO OCZEPU NABRZEŻA.**

Naprawa konstrukcji żelbetowych oczepów obejmuje uzupełnienie istniejących ubytków oraz zabezpieczenie powierzchniowe lica i nawierzchni oczepu.

Przed przystąpieniem do naprawy i zabezpieczenia oczepu, jego powierzchnię należy umyć myjką wysokociśnieniową i skuć słabo przylegające lub spękane fragmenty betonu.

- REMONT PODWODNEJ CZĘŚCI (ŚCIANKI SZCZELNEJ) ODCINKÓW „IIpi” i „IIIpi” NABRZEŻA BULWARU PIASTOWSKIEGO.

Remont podwodnej konstrukcji nabrzeża będzie polegał na zlikwidowaniu przez pletwonurków nieszczelności wokół dwóch rurociągów $\phi 500$ mm i $\phi 1200$ mm.

- OPIS PROJEKTOWANEGO REMONTU ODCINKA „VIIpi” NABRZEŻA BULWARU PIASTOWSKIEGO.

Odcinek „VIIpi” rozciąga się od północnego końca odcinka „VIpp” do przyczółka Trasy Zamkowej, i ma długość 197,81 m.

Odcinek „VIIpi” nabrzeża Bulwaru Piastowskiego, zostały gruntownie przebudowany na początku latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku i jest ogólnie w dobrym stanie technicznym. Remont, na tym odcinku nabrzeża będzie polegał na:

- wymianie urządzeń odbojowych,
- odnowieniu odwodnej i górnej powierzchni żelbetowego oczepu poprzez usunięcie uszkodzeń i wyszpachlowanie specjalną zaprawą,
- uszczelnieniu przez pletwonurka nieszczelności wokół rury $\phi 480$ mm przechodzącej przez ściankę szczelną.

- OPIS PROJEKTOWANYCH URZĄDZEŃ ODBOJOWYCH.

Obecnie urządzenia odbojowe na odwodnej ścianie nabrzeża, stanowią pojedyncze opony od samochodów ciężarowych, które rozstawione są co około 2,0 m. Taki system odbojowy jest mało skuteczny, czego dowodem są wykruszenia betonu na górnej krawędzi oczepu. Ww. uszkodzenia powstają na skutek uderzeń barek podchodzących do nabrzeża.

Nowe urządzenia odbojowe zaprojektowano w formie ciągłych belek odbojowych o przekroju 20,0x20,0 cm, wykonanych z elastomeru.

- REMONT (NAPRAWA I ODNOWIENIE) ODWODNEJ I GÓRNEJ POWIERZCHNI ŻELBETOWEGO OCZEPU NABRZEŻA.

Naprawa konstrukcji żelbetowych oczepów obejmuje uzupełnienie istniejących ubytków oraz zabezpieczenie powierzchniowe lica i nawierzchni oczepu

Przed przystąpieniem do naprawy i zabezpieczenia oczepu, jego powierzchnię należy umyć myjką wysokociśnieniową i skuć słabo przylegające lub spękane fragmenty betonu.

- REMONT PODWODNEJ CZĘŚCI (ŚCIANKI SZCZELNEJ) ODCINKA „VIIpi” NABRZEŻA BULWARU PIASTOWSKIEGO.

Remont podwodnej konstrukcji nabrzeża będzie polegał na zlikwidowaniu przez pletwonurków nieszczelności wokół rurociągu $\phi 480$ mm.

PRACE ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ NAWIERZCHNI I ZMIANĄ ORGANIZACJI RUCHU:

- Zmiana organizacji ruchu na bulwarze przez wyłączenie z ruchu tranzytowego (zamknięcie bulwaru na odcinku od Mostu Długiego do Trasy Zamkowej) wprowadzenie układu pieszo-jezdnego wraz z kompleksową wymianą wszystkich nawierzchni.

Zasadniczym celem proponowanych zmian w organizacji ruchu jest ograniczenie ruchu „tranzytowego” na Bulwarze Piastowskim jak również zapewnienie lepszej dostępności bulwaru dla pieszych. W tym celu zakłada się podział Bulwaru Piastowskiego na trzy odcinki.

Na pierwszym odcinku od ulicy Dworcowej do Mostu Długiego dopuszcza się ruch ogólny w dwóch kierunkach. Możliwy jest dojazd tylko do wysokości Mostu Długiego. Oznakowanie pionowe na tym odcinku stanowi znak D-4a - „droga bez przejazdu”.

Na drugim odcinku od mostu Długiego obowiązuje zakaz wjazdu za wyjątkiem pojazdów dostawczych. Jest to odcinek drogi o ruchu jednokierunkowym. W związku z tym, tuż za Mostem Długim, ustawiono znak D-3 „droga jednokierunkowa”.

Na trzecim odcinku utrzymuje się ruch dwukierunkowy ogólny z dodatkową możliwością wjazdu od Nabrzeża Wieleckiego. Oznakowanie pionowe dla jadących od Mostu Długiego do wyjazdu do Nabrzeża Wieleckiego stanowi znak ostrzegawczy „odcinek jezdni o ruchu dwukierunkowym” A-20 ustawiony w odległości 30m od początku odcinka trzeciego. Dla nadjeżdżających od Nabrzeża Wieleckiego w stronę Mostu Długiego, ustawiono znak zakazu wjazdu B-2.

Wjazd od Nabrzeża Wieleckiego na Bulwar Piastowski wymagać będzie przebudowy w celu zapewnienia możliwości wyminięcia pojazdów. Zaprojektowano wjazd o zmiennej szerokości ok. 7-8m i wyokrąglono łukami o promieniach od 3 do 18m. W obrębie w/w wjazdu, na długości skarpy, zaprojektowano murek oporowy. Na wjeździe od Nabrzeża Wieleckiego ustawiono znak ograniczenia prędkości do 40km/h i znak informujący o drodze bez przejazdu D-4a. Na wyjeździe z Bulwaru do Nabrzeża Wieleckiego przewiduje się przesunięcie istniejących znaków „stop” (B-20) i „nakaz jazdy w prawo za znakiem” (C- 2).

Ulica Bulwaru będzie posiadała zmienną szerokość w zależności od kierunków ruchu, tj. od 4 do 6m. Przy jezdni Bulwaru Piastowskiego zaprojektowano drogę rowerową o szerokości 2m.

Na terenie Bulwaru przewidziano również miejsca postojowe dla pojazdów samochodowych. Na pierwszym odcinku zaprojektowano zatoki postojowe o wymiarach 2,5 x 6,00m (24 stanowiska).

Przewiduje się także stanowiska postojowe na trzecim odcinku Bulwaru. Usytuowanie stanowisk jest prostopadłe do pasa ruchu. Zaprojektowano łącznie 17 miejsc parkingowych, w tym 2 stanowiska dla samochodów osób niepełnosprawnych.

Nabrzeże Wieleckie

Na odcinku od Mostu Długiego do istniejącego wyjazdu z Bulwaru Piastowskiego zaprojektowano 25 stanowisk postojowych dla samochodów osobowych o wymiarach 2,5x6,0m i 1 dla autobusów o wymiarach 3,0x20,0 m. Parkingi oznakowano znakami pionowymi D-18 i dla postoju dla autobusów dodatkowo tabliczką T-23f.

Projekt zakłada kompleksową rozbiórkę wszystkich istniejących nawierzchni i wykonanie nowych z zastosowaniem m.in. płyt betonowych, kostki granitowej oraz klinkierowej.

PRACE ZWIĄZANE Z BUDOWĄ SIECI I INSTALACJI:

- Rozbudowę niezbędnej infrastruktury wodnokanalizacyjnej i elektroenergetycznej na potrzeby obsługi jednostek pływających oraz dla 9 obiektów gastronomicznych (obiekty tymczasowe) i szaletu.
- Sieć kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi.
- Sieć elektroenergetyczna NN na potrzeby jednostek pływających i na stałe przycumowanych do nabrzeża.

SIEĆ WODOCIĄGOWA:

Budowa sieci i instalacji wody na potrzeby:

- zasilenia punktów poboru wody użytkowej dla jednostek pływających – 15 szt.(punktów)
- Projektowana sieć wodociągowa zasilać będzie w wodę słupki w oczepie z zaworem ze złączką do węża. Każdy ze słupków zasilających w wodę będzie opomiarowany oddzielnie
- zasilenia hydrantów do celów p.poż.(9 szt.) o średnicy D_N 80, z żeliwa sferoidalnego minimum GGG-40, służące również do płukania i odpowietrzenia przewodu. Wydatek wymagany dla jednego hydrantu wynosi $q_{sek.} = 10 \text{ dm}^3/\text{s}$, ciśnienie minimalne 0,2MPa. Przed hydrantami należy zamontować zasuwę odcinającą kołnierzowe DN80 z żeliwa sferoidalnego.
 - budowa zasilenia dla ewentualnych 9 tymczasowych obiektów handlowo-gastronomicznych oraz szaletu.

Uwaga:

Obiekty tymczasowe nie są objęte zakresem opracowania.

Długość sieci wodociągowej – ok. 1100 mb

Włączenie w ul.Kolumba Ø225PE

Włączenie w ul.Dworcowej Ø110PE

Włączenie w ul.Wyszyńskiego Ø315PE

KANALIZACJA DESZCZOWA:

Budowa kanalizacji deszczowej bulwaru wraz z urządzeniami podczyszczającymi.

Długość sieci kanalizacji deszczowej – ok. 350 mb

Odprowadzenie kanalizacji deszczowej - do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.

Włączenie na odcinku od Mostu Długiego do ul. Dworcowej Ø 400/600mm.

Dla projektowanych ciągów pieszo – jezdnych przewiduje się odprowadzenie wód deszczowych poprzez zastosowanie wpustów punktowych wykonanych z prefabrykowanych elementów betonowych dn450 z włazem żeliwnym klasy D-400 z zawiasem. Wpusty wyposażone w osadnik o wysokości czynnej $H_{cz}=0,5\text{m}$. Dodatkowo przewidziano układ odwodnień liniowych.

KANALIZACJA OGÓLNOSPŁAWNA:

Budowa sieci kanalizacji ogólnospławnej do obsługi 9 tymczasowych obiektów handlowo-gastronomicznych oraz szaletu.

Długość sieci kanalizacji grawitacyjnej – ok.450 mb (włączenie rurociągiem tłocznym w kanalizację istniejąca w ul. Jana z Kolna (Nabrzeże Wieleckie).

Projektuje się instalację kanalizacji sanitarnej wykonaną z rur i kształtek PVC o połączeniach kielichowych z uszczelką gumową (EPDM, TPE). (ϕ 160, ϕ 200 klasy S).

Częściowo odcinki kanalizacji projektuje się wykonane z rur i kształtek o połączeniach kielichowych z uszczelką gumową (EPDM, TPE), o powierzchni zewnętrznej gładkiej, o

jednorodnej strukturze ścianki rur i kształtek, o sztywności obwodowej nominalnej min. 16 kN/m^2 ($\phi 200$).

Przewody tłoczne (łączna długość ok. 60m) należy wykonać z rur i kształtek polietylenowych SDR11 PE80. Montaż sieci wykonać jako: dla średnic wodociągu większych od d_{e110} jako zgrzewane doczołowo; dla średnicy d_{e110} i mniejszych elektrooporowo.

Studnie inspekcyjne, studnię rozprężną projektuje się z elementów prefabrykowanych betonowych $D_N 1000$ [mm] łączonych na uszczelnienie gumowe z gumy syntetycznej. Kręgi betonowe i fundamenty wyposażone fabrycznie w stopnie złączowe

Dla studni projektuje się włązy żeliwne ożebrowane z wypełnieniem betonowym na ulicach i podjazdach klasy D-400kN (z wkładką tłumiącą drgania w pokrywie), na chodnikach klasy C-250kN, na terenach zielonych klasy 150 kN. Zwieńczenia studni i wpustów wykonywać zgodnie z PN-EN 124 z żeliwa szarego płytkowego. Średnica pokrywy włązu $\phi 680$ mm. Głębokość osadzenia pokrywy włązu w korpusie min. 50 mm. Przejście przez ściany studni wykonać w tulejach mechanicznych.

Studzienki rewizyjne projektuje się wykonane z rury karbowanej $D_n 425$ mm z kinetą z PP typu przepływowego. Dla studni projektuje się włązy żeliwne ożebrowane na ulicach i podjazdach klasy D-400kN, na chodnikach klasy C-250kN, na terenach zielonych klasy 150 kN.

Projektuje się przepompownię ścieków sanitarnych (zlokalizowanej na połączeniu odcinków V Ipp i VIII pi) jako gotową przepompownię z dwoma pompami np. typu Pirania 12W lub równoważnymi w zbiorniku np. typu TEGRA 1000 lub równoważnym o średnicy $d_n 1000$. Parametry pomp: $0,7-2,3 \text{ dm}^3/\text{s}$, $20-10 \text{ mH}_2\text{O}$, $1-230 \text{ V}$. W studni przepompowni projektuje się dwie pompy z króćcem podłączenia przewodu tłoczego $d_{e40} \text{ PE80 SDR11}$. Jedna z pomp pełni funkcję rezerwową. Praca pomp sterowana zegarem czasowym. W studni przepompowni projektuje się armaturę odcinającą z zaworem zwrotnym. Przed przepompownią na dołocie do przepompowni zaprojektowano zasuwę kołnierzową odcinającą krótką $d_n 200$ wykonaną z żeliwa sferoidalnego. Połączenie zasuwy z przewodem kanalizacji wykonane kołnierzowo. Obudowę trzpienia teleskopowego zaworu wyprowadzić do powierzchni terenu i zakończyć skrzynką zasuwową dużą z deklek żeliwnym typu ciężkiego. Obudowa skrzynki z polietylenu HDPE o wytrzymałości na temperaturę $+200^\circ\text{C}$, podstawa pod skrzynkę z polietylenu HDPE przenosząca obciążenie 40T. Ścieki tłoczone będą do studni rozprężnej, z której dalej będą odprowadzane grawitacyjnie do istniejącej studni kanalizacji sanitarnej.

SIEĆ ELEKTROENERGETYCZNA:

Budowa sieci i instalacji elektroenergetycznej NN - oświetlenie zewnętrzne, zasilanie dla jednostek pływających, szaletu oraz 9 obiektów tymczasowych – razem ok. 260 kW zapotrzebowanej energii.

Zasilanie z istniejących stacji transformatorowych (ul. Św. Ducha i Baszta).

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

STAN ISTNIEJĄCY:

Bulwar Piastowski jest terenem miejskim, ogólnodostępnym dla ruchu pieszego i samochodowego.

Nabrzeże spełnia rolę nabrzeża postojowego dla barek i jednostek białej floty. Jest także wyposażone w typowe elementy t.j. drabinki wylazowe, urządzenia cumownicze, urządzenia odbojowe itp.

Powierzchnia terenu objętego opracowaniem – ok. 25 000 m².

Powierzchnia terenu (biologicznie czynna) – nawierzchnie trawiaste wynoszą ok. 5100 m²

W chwili obecnej układ zieleni w zakresie opracowania kształtuje się następująco:

- Zieleń wysoka i średnia – pojedyncze egzemplarze drzew i krzewów (samosiewów) w rejonie wyjazdu z bulwaru przy Trasie Zamkowej i u podnóża ściany oporowej, co powoduje uszkodzenie konstrukcji muru.
- Zieleń niska – trawniki na górnym tarasie, skarpa przy wyjeździe z bulwaru nieopodal trasy Zamkowej.

Zieleń wysoka – na górnym tarasie przy krawędzi (szpaler akacji ok. 80 cm obwodu pnia, 4 – 5 cm obwodu korony, 6 – 8 m wysokości (na podstawie inwentaryzacji zieleni z 2007 r.)

Drzewa i krzewy istniejące – 98 szt.

W ramach prac planuje się wycinkę 19 szt. drzew wchodzących w kolizję z projektowanymi elementami. W ramach nasadzeń kompensacyjnych przewiduje się zasadzenie 38 szt. drzew.

Powierzchnia biologicznie czynna (nawierzchnia trawiasta) zostanie zmniejszona o ok. 140 m².

CZĘŚĆ HYDROTECHNICZNA:

Szerokość Odry Zachodniej pomiędzy przebudowywanymi i remontowanymi nabrzeżami Bulwarów Gdyńskiego i Piastowskiego wynosi od 91,0÷113,0 m. Głębokości Odry Zachodniej na rozpatrywanym odcinku wynoszą od 3,5÷4,5 m przy brzegach (nabrzeżach) do 8,5 m w nurcie rzeki.

Nabrzeże zostało podzielone na odcinki w celu łatwiejszej identyfikacji:

- OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA - ODCINEK „lpp”.

Długość odcinka „lpp” wynosi 96,82 m. Jest to odcinek poniemiecki, wybudowany w latach 1895-1903. Wykonany jest w postaci bloku betonowo-ceglanego, opartego na ruszcie z pali drewnianych o średnicy 35-40 cm wbitych do rzędnej ca – 11,0 m. Palowanie stanowią trzy rzędy kozłów palowych, rozstawionych w siatce 1,50×1,50 m.

Drewniana ścianka szczelna o grubości 20 cm wbita jest od strony wody do rzędnej –8,15 ÷ –8,30 m z nachyleniem ca 8:1. Ścianka wysunięta jest w stronę koryta rzeki, licząc w stosunku do lica nabrzeża o około 0,5 m, jej głowica jest odkryta. Przestrzeń pomiędzy ścianką a blokiem nadbudowy nabrzeża wypełniona jest narzutem z kamieni.

Do wykonania ścianki zastosowano brusy o wymiarach 20,0×30,0 cm z własnym piórem i wpustem. Głowica ścianki szczelnej skleszczona jest drewnianym (20×15 cm) i stalowym kleszczem (kątownikiem 20×10 cm). Przez stalowy kleszcz przechodzą ściągę ϕ 50 mm, w rozstawie co 3,0 m.

Nadbudowa nabrzeża wykonana jest w postaci masywnego bloku posadowionego na ruszcie z drewnianych pali, od strony wody masyw wyłożony jest cegłą klinkierową. Na górnej części nadbudowy od strony wody znajdują się płyty granitowe o szerokości 1,0 m i grubości 0,30 m, płyty te tworzą odwodną górną krawędź nabrzeża.

Bezpośrednio przy brzegu znajduje się pas nawierzchni o zmiennej szerokości (średnio 1,5 m), za którym znajduje się chodnik oraz jezdnia o nawierzchni asfaltowej. Rzędne naziomu wynoszą od +1,75 m do +1,80 m.

Wzdłuż ścianki szczelnej głębokości wynoszą od 2,85 m do 5,0 m.

Wjazd na Bulwar Piastowski jest możliwy tylko z Nabrzeża Wieleckiego na wysokości ulicy Dworcowej. Wyjazd z Bulwaru może się odbywać w miejscu wjazdu oraz w rejonie Trasy Zamkowej poprzez rampę wyjazdową na Nabrzeże Wieleckie. Wejście pieszych na Bulwar jest możliwe w miejscach wjazdu i wyjazdu oraz przy Moście Długim

Bulwar Piastowski posiada jezdnię bitumiczną o zmiennej szerokości od 6,0 do 7,0m. Od strony muru oporowego przebiega chodnik z płytek betonowych o szerokości od 2,0 do 3,5m. Od strony rzeki pas nabrzeża posiada nawierzchnię utwardzoną z brukowca, kostki kamiennej, betonu lub asfaltu. Wzdłuż jezdni od strony rzeki ustawione są elementy małej architektury (słupki betonowe, słupki z łańcuchami, które mogą stanowić zabezpieczenie dla pojazdów przed wpadnięciem do rzeki). Na Bulwarze Piastowskim obowiązuje ograniczenie prędkości do 40 km/h.

SIECI I INSTALACJE:

W chwili obecnej na Bulwarze Piastowskim znajduje się następujące sieci uzbrojenia terenu:

- Oświetlenie zewnętrzne (latarnie uliczne o wys. ok. 8 m)
- Przejścia kabli elektroenergetycznych pod dnem Odry,
- Kanalizacja deszczowa, wpusty uliczne,
- Sieć wodociągowa,
- Sieć teletechniczna,
- Sieć elektroenergetyczna (podziemna) WN 15 kV wzdłuż ul. Nabrzeże Wieleckie.

3. Rodzaj technologii

Nie dotyczy

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Nie przewiduje się rozwiązań wariantowych.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę wynosi:

Obliczeniowy przepływ sekundowy na cele użytkowe : $q_{\text{sek.}} = 1,83 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Obliczeniowy przepływ sekundowy na cele p.poż.: $q_{\text{sek.}} = 20,0 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Część obliczeniowa:

$q_{\text{sek.}} = 20,0 \text{ [dm}^3/\text{s]}$

Dobór średnicy przyłącza :

Dobrano średnicę przyłącza PE100 de160 SDR17

$d_y \times e = 160 \times 9,5 \text{ mm}$;

$v = (q_{\text{sek.}} / F) = 1,28 \text{ m/s}$

Szacunkowe zapotrzebowanie na surowce wynosi: **nie dotyczy**

Szacunkowe zapotrzebowanie na paliwa wynosi: **nie dotyczy**

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- elektryczną: 260 kW
- cieplną: /.../ kW/MW – **nie dotyczy**
- gazową: /.../ m³/h - **nie dotyczy**

- OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA - ODCINEK „IVpp”.
Konstrukcja nabrzeża na tym odcinku jest taka sama jak na odcinku „Ipp”.

- OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA - ODCINEK „Vpp”.
Odcinek nabrzeża „Vpp” ma długość 120,16 m. Nabrzeże na tym odcinku zostało przebudowane w roku 1964. Jest to nabrzeże typu kozłowego, zakotwione do oczepu żelbetowego, opartego na rzędzie pali drewnianych, rozstawionych na przemian co 0,7 m i 3,2 m. Drewniana ścianka szczelna gr. 14 cm wbita jest pionowo do rzędnej -8,20 m. Przed ścianką szczelną, od strony wody, znajduje się rząd drewnianych kwadratowych pali 28,0×28,0 cm wbitych co 1,5 m z nachyleniem 15:1 do rzędnej -10,80 m. Od strony lądu w odległości ca 1,0 m od osi ścianki znajduje się rząd okrągłych drewnianych średnicy 30,0 m, wbitych co 2,0 m z nachyleniem 7:1 do rzędnej -10,80 m.

Nadbudowa nabrzeża o całkowitej szerokości 3,30 m wykonana jest w postaci żelbetowej płyty o zmiennej grubości, od strony wody zakończonej oczepem o szerokości 0,60 m. Na długości 24,0 m i szerokości 2,50 m, w nadbudowie nabrzeża od strony wody wykonane jest obniżenie naziomu do rzędnych +1,30 m i +0,95 m, które ułatwia obsługę małych jednostek pasażerskich i jachtów.

- OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO NABRZEŻA - ODCINEK „VIpp”.
Długość odcinka „VIpp” wynosi 149,96 m. Jest to poniemieckie nabrzeże, wybudowane na początku ubiegłego wieku. Nabrzeże ma formę masywnego bloku o szerokości 3,30 m, wykonanego z cegieł, opartego na ruszcie z drewnianych pali o średnicy 35-40 cm wbitych do rzędnej ca - 11,50 m. Ruszt palowy składa się rzędów pali, rozstawionych co 1,25 m. Poszczególne rzędy składają się naprzemian z dwóch pali pograżonych z nachyleniem 5:1 w odstępie co 1,1 m, i czterech pali pograżonych z nachyleniem 10:1 w odstępkach 1,2 m, 0,9 m i 0,7 m.

Drewniana ścianka szczelna o grubości 24,0 cm wbita jest od strony wody do rzędnej -9,45 m z nachyleniem od 10:1. Ścianka wysunięta jest w stronę koryta rzeki, licząc w stosunku do lica nabrzeża o około 0,3 m.

Głowica ścianki szczelnej skleszczona jest drewnianym i stalowym kleszczem.

Nadbudowa nabrzeża wykonana jest w postaci masywnego bloku z cegieł posadowionego na ruszcie z drewnianych pali. Na górnej części nadbudowy od strony wody znajdują się płyty granitowe o szerokości 1,0 m i grubości 0,30 m, płyty te tworzą odwodną górną krawędź nabrzeża. Rzędna korony nabrzeża wynosi +1,90 m.

Bezpośrednio przy brzegu znajduje się wybrukowany pas nawierzchni („kocie łby”) o zmiennej szerokości od 3,0 do 5,5 m, za którym znajduje się jezdnia o nawierzchni asfaltowej.

DROGI I ORGANIZACJA RUCHU:

Bulwar Piastowski i Nabrzeże Wieleckie przebiegają tarasowo równolegle do siebie wzdłuż rzeki Odry. Bulwar Piastowski znajduje się na niższym tarasie bliżej rzeki. Nabrzeże Wieleckie przebiega na wyższym poziomie.

Bulwar Piastowski ma lokalne znaczenie komunikacyjne. Zapewnia dojazd do nabrzeża a także stanowi dodatkowy przejazd przez skrzyżowanie ulic Wyszyńskiego i Nabrzeże Wieleckie przy Moście Długim z ominięciem sygnalizacji świetlnej. Przejazd pod mostem posiada ograniczoną skrajnię pionową do 2,7m.

Nabrzeże Wieleckie jest jednym z podstawowych ciągów w układzie komunikacyjnym miasta. Na odcinku od ulicy Dworcowej do ulicy Wyszyńskiego ulica posiada jedną jezdnię dla dwóch kierunków ruchu i wydzielone torowisko tramwajowe. Za skrzyżowaniem z ulicą Wyszyńskiego na wysokości zabudowy starego miasta, ulica przechodzi w przekrój o dwóch jezdniach z torowiskiem tramwajowym w pasie rozdziału. Od strony Bulwaru Piastowskiego przebiega chodnik z płytek betonowych i trawnik.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Rozwiązania chroniące środowisko w trakcie budowy:

Do przedsięwzięć chroniących środowisko należy między innymi staranne wykonanie hydrotechnicznych robót rozbiórkowych i budowlano - montażowych. Kolejnym etapem będzie dokładna realizacja ustaleń projektu budowlanego w trakcie robót demontażowych, hydrotechnicznych oraz robót budowlano – montażowych i wykończeniowych.

Gospodarka drzewostanem w fazie budowy powinna być dostosowana do rzeczywistych potrzeb związanych z usunięciem drzew występujących w miejscach kolizyjnych. Drzewa nie wymagające wycinki znajdujące się w strefie oddziaływania robót ziemnych i budowlano – montażowych, powinny być odpowiednio zabezpieczone.

Odpady powstałe w czasie budowy będą segregowane i odbierane przez wyspecjalizowane firmy.

Podczas całego cyklu budowy należy bezwzględnie przestrzegać następujących zasad:

- Wszelkie prace z użyciem sprzętu mechanicznego należy prowadzić ze szczególną ostrożnością i starannością. Wyklucza się jakiegokolwiek uszkodzenia bądź zniszczenia drzew (poza jednostkami do likwidacji).
- Niedopuszczalne jest składowanie na placu budowy a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips itp.) oraz składowanie rozsypywanie lub wylewanie do gruntu środków niszczących lub pogarszających warunki glebowe.
- Niedopuszczalne jest składowanie w okresie wegetacji dłużej niż jeden miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew (np. składowisk ziemi z wykopów, żwiru itp.).
- Niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów lub palenia odpadów pobudowanych.
- Niedopuszczalne jest poruszanie pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających systemy korzeniowe.

Uciążliwości akustyczne fazy budowy będą miały ograniczony zasięg oraz czas trwania. Zakłada się stosowanie w miarę możliwości cichego sprzętu budowlanego z napędem elektrycznym i obudowa dźwiękochłonna.

Zakładając, że w trakcie realizacji poszczególnych etapów w obrębie nabrzeża i jego zaplecza lądowego w postaci przebudowy nawierzchni utwardzonych oraz realizacji uzupełniających inwestycji i sieciowych w pasie technicznym prowadzone będą jednoczesne działania na sąsiednich odcinkach nabrzeży, takie elementy jak praca sprzętu pływającego, betoniarek, dźwigów samojezdnych, spychaczy, praca agregatów prądotwórczych i wibromłotów przy robotach rozbiórkowych będą miały wpływ na równoważne poziomy hałasu pochodzące od ww. robót. Na etapie budowy będą one charakterystyczne dla terenów przemysłowych, gdzie wartości 65 – 70 dB, określone są jako dopuszczalne.

Cały wymieniony sprzęt zalicza się do kategorii sprzętu głośnego. Poziom dźwięku tych maszyn określa się w granicach 85 - 105 dB.

Sporadyczne przekroczenie tego poziomu przy robotach pałowych, wbijaniu ścianek szczelnych (rzędu 100 - 110 dB) nie ma znaczenia dla ogólnego tła akustycznego w tym rejonie. Pod względem akustycznym faza budowy ocenianej inwestycji nie wpłynie w sposób zauważalny na pogorszenie stanu klimatu akustycznego w jej otoczeniu pod warunkiem wykluczenia wykonywania głośnych prac w porze nocnej (wskazane po godzinie 18.00). Ze względu na brak zabudowy mieszkalnej w obrębie planowanej inwestycji nie można traktować w tym przypadku hałasu jako uciążliwości.

Rozwiązania chroniące środowisko w trakcie eksploatacji:

Odra jest drogą wodną klasy VB intensywnie eksploatowaną przez barki i statki żeglugi pasażerskiej. Odra jest praktycznie eksploatowana całorocznie.

Generowany hałas (od kwietnia do października – sezon żeglarski) będzie bardzo ograniczony i występujący jedynie jako niewielki hałas turystycznych jachtów i innych małych pływających jednostek motorowych.

W związku z rodzajem planowanej inwestycji nie przewiduje się sytuacji mogących wpłynąć negatywnie bądź pogorszyć dotychczasowy stan środowiska zarówno pod względem akustycznym jak i emisji spalin.

Wprowadzenie ograniczenia dla ruchu samochodowego będzie także istotnym czynnikiem chroniącym środowisko zarówno pod względem akustycznym jak i emisji spalin.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

- ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych:

Dobór przepompowni kanalizacji sanitarnej:

Obliczeniowy sekundowy przepływ wody na cele sanitarne: $q_{\text{sek}} = 1,83 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Obliczeniowy sekundowy przepływ kanalizacji sanitarnej:

$q_{\text{sek}} = 0,9 \times 1,83 = 1,647 \text{ dm}^3/\text{s}$.

Wysokość geometryczna podnoszenia: $H_g = \sim 6,0 \text{ m}$.

Łączna wymagana wysokość podnoszenia pompy: $9,76 \text{ mH}_2\text{O}$.

Przewidziano odprowadzenie ścieków kanalizacji sanitarnej obiektów sezonowych (lokali gastronomicznych) do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej (włączenie rurociągiem tłocznym w kanalizację istniejącą w ul. Jana z Kolna (Nabrzeże Wieleckie)).

- ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych: **nie dotyczy**

Odprowadzenie kanalizacji deszczowej nastąpi do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.

Włączenie na odcinku od Mostu Długiego do ul. Dworcowej:

ciągi pieszo – jezdne współczynnik spływu $\psi = 0,6$,

powierzchnia odwadniana – ok. $11\,000 \text{ m}^2$,

W celu wstępnego podczyszczenia wód opadowych zaprojektowano osadnik piasku wykonany z prefabrykowanych elementów betonowych dn1000 o wysokości czynnej $H_{cz} = 1,0 \text{ m}$. Pojemność czynna osadnika wynosi: $V_{cz} = 1,2 \text{ m}^3$.

- rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami (segregacja, gromadzenie w szczelnych pojemnikach):

Odpady i śmieci z jednostek pływających:

Odpadki żywności (organiczne) oraz odpady (śmieci) w przewidywanej ilości nieprzekraczającej $5 \text{ m}^3/\text{rok}$ powinny być wrzucane do pojemników umieszczonych w odpowiednio oznakowanych miejscach. Śmietniki powinny być samozamykające się dla uniemożliwienia wydostania się śmieci na zewnątrz w wyniku działania wiatru i zwierząt. Śmietniki należy zabezpieczyć przed deszczem. Zakłada się, że odległość między pojemnikami nie powinna być większa niż 50 m .

Pojemniki będą ustawiane na bulwarze w okresie sezonu żeglarskiego (od kwietnia do października).

Wywóz odpadów dokonywany będzie przez odpowiednio wyspecjalizowane i koncesjonowane firmy.

Ponadto na terenie bulwaru przewidziano umieszczenie ok. 20 stacjonarnych koszy na śmieci.

- ilość, rodzaje zainstalowanych i planowanych urządzeń emitujących hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub innych elementów powodujących uciążliwości (np. odory): **nie dotyczy**

W związku z rodzajem planowanej inwestycji nie przewiduje się sytuacji mogących wpłynąć negatywnie bądź pogorszyć dotychczasowy stan środowiska zarówno pod względem akustycznym jak i emisji spalin.

Na terenie Bulwaru Gdyńskiego będzie zlokalizowany budynek bosmanatu, z którego będzie prowadzony stały monitoring stanu nabrzeży (Gdyńskiego i Piastowskiego).

Bosmanat wyposażony będzie w środki neutralizujące skutki ewentualnych drobnych wycieków bądź zanieczyszczeń (sorbenty) a w przypadku wystąpienia poważniejszego zagrożenia niezwłocznie powiadomi stosowne służby.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie dotyczy

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

W sąsiedztwie planowanej inwestycji znajduje się obszar objęty programem ochrony Natura 2000 o nazwie Dolina Dolnej Odry PLB 320003 i Dolna Odra PLH 320037. Obszary te znajdują się w znacznej odległości od planowanej inwestycji tj. Dolina Dolnej Odry 3 km, Dolna Odra 3km i w związku z tym nie przewiduje się oddziaływania inwestycji na obszary chronione.

Inwestycja nie będzie miała wpływu na najbliższe obszary Natura 2000 gdyż polega w znacznej mierze na remoncie i przebudowie istniejących nabrzeży oraz budowie infrastruktury (sieci i instalacji) związanych z w/w..

URZĄD MIASTA SZCZECIN

Wydział Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska

Załącznik do *decyzji* z dnia *12.08.2009*

Znak: WGKIOŚ *41.56.4631/62.5/09*

.....
podpis
Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dariusz Matejski
p.o. ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska