



STAROSTA LESZCZYŃSKI

OS. II. 6341.6.2016

Leszno, dnia 9 marca 2016 r.

DECYZJA

Na podstawie art.122 ust.1 pkt 4, art. 140 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (Dz. U. 2015 poz. 469 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. 2016 poz. 23)

na wniosek Zarządu Dróg Powiatowych w Lesznie w sprawie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę mostu

o r z e k a m :

I. U d z i e l a m Zarządowi Dróg Powiatowych w Lesznie pozwolenia wodnoprawnego na przebudowę mostu na cieku Kanały Łączące w km 2+025 (działka ew. nr 125/2, 125/4, 144 obręb Miastko), zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 3822P Brenno – Miastko w miejscowości Miastko o następujących parametrach technicznych;

1. istniejący most żelbetowy

konstrukcja mostu – ustrój nośny z dźwigarów stalowych oraz żelbetowej płyty pomostowej oparty na przyczółkach żelbetowych posadowionych na palach

światło – 9,30 x 1,74 m

długość płyty pomostowej (mostu w osi drogi) – 10,90 m

szerokość całkowita mostu – 7,46 m

szerokość jezdni bitumicznej – 6,40 m

rzędna nawierzchni mostu – 62,26 m npm

rzędna spodu konstrukcji mostu – 61,26 m npm

rzędna dna kanału pod mostem – 59,52 m npm

2. projektowany most stalowy, łukowy z blachy falistej

konstrukcja mostu – stalowa powłoka konstrukcyjna z blachy falistej 140 x 381 mm, o grubości 9,0 mm oparta na oczepach żelbetowych posadowionych na palach

światło – 10,61 x 2,21 m

długość mostu w osi drogi – 11,51 m

szerokość całkowita mostu wraz z chodnikiem – 11,67 m

szerokość jezdni bitumicznej – 6,00 m

rzędna nawierzchni mostu – 62,66 m npm

rzędna spodu konstrukcji mostu – 61,73 m npm

rzędna dna kanału pod mostem – 59,52 m npm

współrzędne geograficzne projektowanego mostu (w osi),

N - 51°55'46,85" - szerokości geograficznej północnej

E - 16°15'15,77" - długości geograficznej wschodniej

II. Uprawnionego zobowiązuję do :

1. powiadomienia Wielkopolskiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu, Rejonowy Oddział w Lesznie o terminie rozpoczęcia robót,
2. wynagrodzenia ewentualnych szkód osobom trzecim,
3. doprowadzenia terenu robót do stanu właściwego.

III. Z a s t r z e g a m, że nieprzestrzeganie warunków niniejszego pozwolenia może spowodować jego cofnięcie lub ograniczenie bez prawa do odszkodowania.

Pozwolenie wodno-prawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

U z a s a d n i e n i e

W związku z planowaną przebudową mostu na cieku Kanały Łączące w km 2+025 - odcinek między jeziorami Miałkie i Lincjusz, Zarząd Dróg Powiatowych w Lesznie wystąpił do tut. organu o udzielenie pozwolenia wodno-prawnego.

Działka ewidencyjna 144 obręb Miastko, stanowi drogę powiatową.

Natomiast działki ewidencyjne nr 125/2 i 125/4 obręb Miastko, stanowią Kanały Łączące i zgodnie z wypisem z rejestru gruntów są własnością Skarbu Państwa – Agencja Nieruchomości Rolnych Oddział Terenowy w Poznaniu, w dzierżawie Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg w Poznaniu. Zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17.12.2002 r. w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną ciek- Kanały Łączące, został zakwalifikowany do wód istotnych dla regulacji stosunków wodnych na potrzeby rolnictwa. Zgodnie z ustawą prawo wodne, prawa właścicielskie w stosunku do ww. wód stanowiących własność Skarbu Państwa, wykonuje marszałek województwa.

A więc Kanały Łączące są wodami dla których prawa właścicielskie sprawuje Marszałek Województwa Wielkopolskiego w imieniu którego ich administracją zajmuje się Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu Rejonowy Oddział w Lesznie. Do wniosku dołączone zostało uzgodnienie rozwiązań technicznych z WZMiUW w Poznaniu RO Leszno (uzgodnienie z dnia 29.01.2016 r. znak RO EUM-433/Uz/37/10/16).

Przed wydaniem decyzji tut. organ zgodnie z art. 10 KPA zapewnił stronom czynny udział w postępowaniu, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych materiałów. Zawiadomione strony nie wniosły uwag w przedmiocie postępowania. W toku postępowania stwierdzono, iż nie ma przeszkód w wydaniu pozwolenia wodno-prawnego.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej we Wrocławiu za pośrednictwem Starosty Leszczyńskiego w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Otrzymują :

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Lesznie
2. Wielkopolski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Poznaniu Rejonowy Oddział w Lesznie
3. Polski Związek Wędkarski Okręg w Poznaniu

Do wiadomości

1. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej we Wrocławiu
2. a/a

Z up. STAROSTY
Janusz Peraki
wz. Naczelnika Wydziału
Ochrony Środowiska, Rolnictwa i Leśnictwa

OPIS PROWADZENIA ZAMIERZONEJ DZIAŁALNOŚCI W JĘZYKU NIETECHNICZNYM

Przedmiotem opracowania jest operat wodno-prawny na przebudowę istniejącego mostu żelbetowego oraz na most stalowy o konstrukcji łukowej z blachy falistej w km 2+025 Kanałów Łączących (odcinek między Jeziorami Miałkie i Lincjusz), zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 3822P Brenno – Miastko, w miejscowości Miastko, gm. Wijewo, pow. leszczyński, woj. wielkopolskie.

Inwestorem planowanej inwestycji jest Zarząd Dróg Powiatowych w Lesznie, Plac Kościuszki 4c, 64-100 Leszno.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Prawa wodnego na prowadzenie przez wody powierzchniowe płynące obiektów mostowych, wymagane jest pozwolenie wodno-prawne.

W związku z tym przebudowa istniejącego mostu żelbetowego na most stalowy w km 2+025 Kanałów Łączących na odcinku pomiędzy Jeziorami Miałkie i Lincjusz (dz. ewid. nr 125/2, 125/4, 144, ark. 1, obręb Miastko, gm. Wijewo, pow. leszczyński), zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 3822P Brenno – Miastko, wymaga pozwolenia wodno-prawnego.

Organem właściwym do wydania pozwolenia wodno-prawnego, jest Starosta Leszczyński.

Zgodnie z ekspertyzą stanu technicznego mostu, wykonaną w 1993 roku, istniejący most żelbetowy został wykonany na początku lat 70-tych XX wieku.

Istniejący most wykonany jest w konstrukcji żelbetowo-stalowej.

Ustrój nośny o rozpiętości całkowitej 10,90 m wykonany jest z dwóch stalowych dźwigarów skrajnych z dwuteownika $h = 0,60$ m oraz trzech stalowych dźwigarów pośrednich z dwuteownika $h = 0,45$ m. Na dźwigarach umieszczona jest zespolona płyta pomostowa o grubości 0,40 m, łącznie z nawierzchnią jezdnią.

Istniejący most jest bezkrawędziowy o szerokości całkowitej 7,46 m, w tym jezdni asfaltowa o szerokości 6,40 m i gzymsy o szerokości $2 \times 0,53$ m. W gzymsach osadzone są barierki ochronne, stalowe.

Dźwigary stalowe wraz całym ustrojem nośnym oparte są na przyczółkach żelbetowych osadzonych na palach. Przyczółki połączone są ze skrzydełkami równoległymi do osi mostu o długości od 2,25 do 2,50 m. W stożkach skarpowych od powierzchni nawierzchni do poziomu terenów przyległych wykonane zostały schody skarpowe.

Stan techniczny budowli z roku na rok ulega pogorszeniu na skutek normalnej amortyzacji budowli oraz na skutek zwiększonego ruchu pojazdów mechanicznych o większym nacisku na oś. Żelbetowa płyta nośna wraz z nawierzchnią bitumiczną ma liczne spękania.

Powyższe uszkodzenia oraz zużyte zabezpieczenia izolacji przeciwwilgociowych, powodują przesiąki wody przez ustrój nośny mostu oraz wpływają na dalsze postępujące zniszczenia, zwłaszcza w okresach zimowych kiedy występuje duża amplituda temperatury na granicy dodatnich i ujemnych wartości.

Nawierzchnia bitumiczna (ostatnio wykonana w latach 80-tych XX wieku), jest doraźnie remontowana, co nie zawsze przynosi odpowiedni skutek.

Największy problem stanowią liczne spękania i odkształcenia żelbetowych i betonowych przyczółków oraz skrzydełek. Główną przyczyną tych odkształceń jest osiadanie korpusu drogi oraz końcówek przyczółków na skutek występowania gruntów nienośnych lub słabonośnych o miąższości ponad 10 m.

Omawiany most wymaga gruntownego remontu, bądź przebudowy na inny spełniający odpowiednie warunki użytkowania.

Podstawowe parametry techniczne istniejącego mostu wynoszą:

- konstrukcja mostu – ustrój nośny z dźwigarów stalowych oraz żelbetowej płyty pomostowej oparty na przyczółkach żelbetowych posadowionych na palach
- światło – $9,30 \times 1,74$ m
- długość płyty pomostowej (mostu w osi drogi) – 10,90 m
- szerokość całkowita mostu – 7,46 m
- szerokość jezdni bitumicznej – 6,40 m
- rzędna nawierzchni mostu – 62,26 m npm
- rzędna spodu konstrukcji mostu – 61,26 m npm
- rzędna dna kanału pod mostem – 59,52 m npm

W ramach planowanej przebudowy mostu, w miejscu istniejącego mostu żelbetowego przewiduje się budowę mostu o konstrukcji stalowej z blachy falistej o profilu 140 x 381 mm, grubości 9,0 mm wzmocnionej żebrami z blachy falistej jak konstrukcja podstawowa o grubości 5,5 mm. Stalowe elementy konstrukcyjne zabezpieczone antykorozyjnie warstwą cynku, zgodnie z normą PN-EN ISO 1461 oraz poliuretanową powłoką malarską. Konstrukcja stalowa mostu zostanie oparta na oczepach żelbetowych o szerokości 1,0 m, posadowionych na 7-miu palach żelbetowych (po każdej ze stron mostu), umieszczonych poniżej poziomu występowania gruntów nienośnych.

Konstrukcja mostu zostanie obsypana zasypką inżynierską zagęszczoną do wskaźnika minimum $I_s = 0,98$, układaną symetrycznie warstwami o grubości do 30 cm.

W zasypce inżynierskiej nad konstrukcyjną powłoką stalową zostanie ułożona geokompozytowa hydroizolacja z geowłókniny o CBR minimum 5 kN, geomembrany spawanej PP lub HDPE o grubości 1,0 mm i drugiej warstwy geowłókniny o CBR minimum 5 kN.

Hydroizolacja zostanie ułożona ze spadkiem 5 % do dwóch ciągów rur drenarskich dwuciennych SN8 o średnicy 160 mm o perforacji górnej 220°, ułożonych w zasypce z grysu 8/16 mm, przykrytej warstwą separacyjną z geowłókniny o CBR minimum 5 kN.

Nad zasypką inżynierską zostanie wykonana konstrukcja jezdni wraz z podbudową o następujących warstwach:

- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego, o grubości 20 cm
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego, o grubości 7 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, o grubości 6 cm
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, o grubości 5 cm

Po obu stronach mostu poza pasami ruchu zostaną wykonane bariery energochłonne (barieroporcze) posadowione na żelbetowych ławach fundamentowych.

Po prawej stronie mostu (patrząc w kierunku z Brenna do Miastka), wykonany zostanie chodnik z asfaltu twardo lanego, o grubości 3 cm, na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego, o grubości 10 cm.

Szerokość chodnika 2,06 m. Od strony cieku wykonana zostanie balustrada ochronna, stalowa o wysokości 1200 mm.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego mostu wynoszą:

- konstrukcja mostu – stalowa powłoka konstrukcyjna z blachy falistej 140 x 381 mm, o grubości 9,0 mm oparta na oczepach żelbetowych posadowionych na palach
- światło – 10,61 x 2,21 m
- długość mostu w osi drogi – 11,51 m
- szerokość całkowita mostu wraz z chodnikiem – 11,67 m
- szerokość jezdni bitumicznej – 6,00 m
- rzędna nawierzchni mostu – 62,66 m npm
- rzędna spodu konstrukcji mostu – 61,73 m npm
- rzędna dna kanału pod mostem – 59,52 m npm

Przebudowa istniejących mostów żelbetowych na przepusty stalowe, nie będzie miała negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne oraz na tereny (działki) sąsiednie, w rejonie planowanej inwestycji.

W związku z uzyskaniem pozwolenia wodno-prawnego Inwestor zobowiązany jest do:

- wykonanie przebudowy istniejącego mostu żelbetowego na most stalowy z blachy falistej, zgodnie z projektem budowlanym i operatem wodno-prawnym
- powiadomienia zainteresowanych stron o terminie rozpoczęcia robót
- zapewnienia przepływu wody w cieku w okresie wykonywania robót budowlanych
- wynagrodzenia ewentualnych szkód osobom trzecim
- doprowadzenia terenu robót do stanu poprzedniego
- utrzymania budowli w odpowiednim stanie technicznym zapewniającym swobodny przepływ wody w kanale

Leszno, styczeń 2016 roku

Opracował: mgr inż. Wojciech Okonek