

GiOŚ.6220.6.2021

DECYZJA

Burmistrz Lidzbarka, działając na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2021.247 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839) oraz art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U.2021.735 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 8 kwietnia 2021 r. Powiatowego Zarządu Dróg w Działdowie, działającego przez pełnomocnika Jana Flisa, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie mostu JNI 01003838 wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 1294 N w m. Nowy Dwór”, po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Działdowie

orzeka

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu JNI 01003838 wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 1294 N w m. Nowy Dwór.

II. Określić następujące wymagania i warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia i wskazać na konieczność podjęcia działań mających na celu unikanie, zapobieganie i ograniczanie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, ze szczególnym uwzględnieniem następujących działań:

1. Prace związane z realizacją przedsięwzięcia prowadzić w sposób niezagrażający środowisku gruntowo-wodnemu, uniemożliwiający wystąpienie skażeń wód i gruntu, m.in. poprzez: użycie sprzętu będącego w dobrym stanie technicznym, odpowiednią organizację prac budowlanych, magazynowanie materiałów i surowców niezbędnych do prowadzenia robót w sposób bezpieczny dla środowiska gruntowo-wodnego,
2. Na czas wykonywania robót rozbiórkowych i naprawczych jezdni i mostu oraz robót na skarpach nasypu przy moście, teren odpowiednio zabezpieczyć, np. poprzez wykorzystanie szczelnych folii budowlanych i brezentowych plandek, uniemożliwiając zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego,
3. Roboty związane z regulacją i umocnieniem koryta rzeki, wykonać przy niezakłóconym przepływie wody w korycie rzeki, oraz zgodnie z przepisami i normami obowiązującymi w budownictwie wodno-inżynierskim oraz przepisami i zasadami wiedzy technicznej,
4. W trakcie prac nie dopuścić do zawężenia koryta rzeki,
5. Nie dopuścić do zanieczyszczenia rzeki odpadami, materiałami budowlanymi a zwłaszcza substancjami ropopochodnymi, szkodliwymi i niebezpiecznymi dla środowiska,
6. Zachować szczególną ostrożność przy wykonywaniu robót ziemnych w obrębie zlokalizowanych w pasie drogi elementów infrastruktury, tj. sieci wodociągowej i sieci kanalizacji sanitarnej, nie dopuścić do uszkodzenia istniejących sieci i urządzeń wodnych.

W przypadku zaistnienia takiej sytuacji niezwłocznie dokonać zgłoszenia tego faktu do stosownych organów,

7. Po zakończeniu prac oczyścić koryto rzeki z ponadnormatywnego urobku ziemnego mogącego powstać w trakcie prowadzenia robót ziemnych,

8. Miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw. Podłoże pokryć warstwą pospółki i zabezpieczyć szczelną folią budowlaną,

9. Zaplecze budowy, w szczególności miejsca postoju pojazdów, składowania odpadów i materiałów budowlanych zlokalizować w możliwie największej odległości od rzeki i zabudowy mieszkaniowej, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami szczególnego zagrożenia powodzią. Zaplecze zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni; po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu,

10. Pojazdy, maszyny i urządzenia tankować na stacjach paliw. W razie niezbędnej konieczności tankowania sprzętu na terenie zaplecza budowy, wyznaczyć miejsce specjalnie do tego przeznaczone w jak najdalszej odległości od rzeki, miejsce te wyłożyć folią zabezpieczającą i wyposażyć w sorbenty do strącania zanieczyszczeń, maty absorbujące, zapobiegające ewentualnym przeciekom paliw i innych substancji ropopochodnych do podłoża,

11. Produkty niebezpieczne (paliwa, oleje, smary, papa, farby, smoła itp.) izolować od gruntu, umieszczać w pomieszczeniach zadaszonych zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi oraz podmywaniem terenu,

12. Naprawy i serwisowanie sprzętu budowlanego przeprowadzać poza terenem inwestycji w warsztatach naprawczych lub stacjach diagnostycznych. W razie niezbędnej konieczności usunięcia awarii bezpośrednio na terenie przedsięwzięcia, miejsce naprawy odpowiednio zabezpieczyć przed skażeniem środowiska,

13. Każdorazowo przed przystąpieniem do prac sprawdzać stan pojazdów, maszyn, urządzeń i innego sprzętu technicznego wykorzystywanego do prac budowlanych, zwłaszcza pod kątem szczelności układów paliwowych i hydraulicznych,

14. W sytuacjach awaryjnych, takich jak, np. wyciek szkodliwych dla środowiska substancji, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt i wykorzystane (zanieczyszczone) materiały czyszczące i sorpcyjne przekazać uprawnionym podmiotom do rekultywacji lub unieszkodliwiania,

15. Odpady magazynować w sposób selektywny, w zależności od rodzaju, w szczelnych kontenerach lub pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, zabezpieczając przed niekorzystnym wpływem czynników atmosferycznych takich jak wymywanie i rozwiewanie a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom do unieszkodliwienia lub prowadzącym odzysk, posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami,

16. Wodę na potrzeby socjalne pracowników dostarczać w pojemnikach. Dla celów budowlanych wodę dostarczać w mobilnych pojemnikach jednostkowych lub beczkowitzem,

17. Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych/rezerwuarów przewoźnych np. toalet typu TOI-TOI, zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty,

18. Roboty ziemne prowadzić bez prac odwodnieniowych i odsłaniania źródeł wód a w przypadku konieczności, odwodnienie wykopów prowadzić w sposób zapewniający możliwość grawitacyjnego odpływu wód bez zalewania terenów sąsiednich,

19. Nie dopuścić do zniszczenia lub uszkodzenia istniejącego systemu odwadniającego bez uprzedniego wykonania nowego,

20. Na etapie realizacji niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy i terenu robót ziemnych odprowadzać do gruntu. Odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu

wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie,

21. Nadmiar niezanieczyszczonej substancjami niebezpiecznymi gleby w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do humusowania skarp nasypów, wykopów, rowów oraz wyrównania terenu) lub przekazać odpowiednim odbiorcom; zdjęty humus zabezpieczać przed zanieczyszczeniem,

22. Na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych do przydrożnych rowów odparowujących i odpływowych,

23. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni mostu prowadzić powierzchniowo grawitacyjne, ze sprowadzeniem wody do krawężników i następnie wzdłuż nich do ścieków skarpowych na teren przyległy do nasypu drogowego,

24. Uzyskać pozwolenie/zgodę wodnoprawną na budowę/przebudowę urządzeń wodnych,

25. Systematycznie sprzątać plac budowy i nie doprowadzać do pozostawiania jakichkolwiek odpadów w nieodpowiednich miejscach, zwłaszcza w bezpośredniej okolicy rzeki,

26. Podczas realizacji przedsięwzięcia realizować postanowienia zawarte w Uchwale nr XIX/342/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Wkry oraz w sprawie Welskiego Parku Krajobrazowego, zwłaszcza dotyczące zakazów o których mowa w § 5 tychże uchwał,

27. Realizację przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresami/sezonami o zwiększonym prawdopodobieństwie wystąpienia podtopień/powodzi.

III. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 8 kwietnia 2021 r. Jan Flis, , pełnomocnik Powiatowego Zarządu Dróg w Działdowie, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu JN1 01003838 wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 1294 N w m. Nowy Dwór, dołączając do wniosku wymienione w art. 74 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 (zwana dalej ustawą ooś) załączniki, m.in. kartę informacyjną przedsięwzięcia KIP).

Działki o numerach ewidencyjnych 11/1, 518/1, 518/2 i 519/1 w obrębie Nowy Dwór, gmina Lidzbark nie są objęte ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jak również nie są objęte obowiązkiem sporządzenia takiego planu. Działka nr 64 w obrębie Nick, gmina Lidzbark położona jest częściowo na obszarze objętym uchwałą nr V/42/18 Rady Miejskiej w Lidzbarku z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w południowo – wschodniej części gminy Lidzbark – obszar A.

Planowana inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest Burmistrz Lidzbarka.

Działając na podstawie art. 64 ust.1 pkt 1, 2 i 4 ustawy ooś, pismami z dnia 27 maja 2021 r., Burmistrz Lidzbarka zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Ciechanowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Działdowie z wnioskiem o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na

środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Wyżej wymienione organy, tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem z dnia 8 października 2021 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Działdowie opinią sanitarną z dnia 8 czerwca 2021 r. oraz Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 13 września 2021 r., wyraziły opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy ooś oraz nałożenia obowiązku działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś, które uwzględnione zostały w sentencji decyzji.

Zgodnie z art. 84 ustawy ooś, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii w/w organów.

Zgodnie z art. 10§1 Kodeksu postępowania administracyjnego Burmistrz Lidzarka obwieszczeniem i pismem z dnia 15 października 2021 r. zawiadomił strony o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie oraz o przysługującym stronom postępowania prawie do zapoznania się z aktami oraz do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji orzekającej co do istoty sprawy.

We wskazanym terminie strony nie wniosły uwag, zastrzeżeń i wniosków.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu przez rzekę Wkra, początek opracowania przyjęto w km 0+000,00 na granicy terenu zabudowanego w miejscowości Nowy Dwór, w gminie Lidzarka, do km 0 + 524,12 w rejonie wjazdu na drogę gruntową na działkę nr 397. Łączna długość przebudowywanego odcinka drogi wraz z mostem wynosi 524,12 m.

Obecny most jest trzyprzęsłowy żelbetonowy płytowy, o schemacie statycznym ramownicy, z przęsłami skrajnymi opartymi przegubowo-przesuwnie na przyczółkach, na stalowych łożyskach stycznych, w postaci szyny kolejowej wbudowanej w górną powierzchnię niszy podłożyskowej.

Most wyposażony jest w obustronne balustrady o żelbetonowych słupkach, z przeciągami z rur stalowych i z poręczą w postaci stalowego kątownika. Niezależnie od balustrad, na moście i na dojazdach, w okresie późniejszym w stosunku do budowy mostu, zamontowano bariery stalowe. Odwodnienie mostu funkcjonuje jako powierzchniowe grawitacyjne. Nawierzchnia bitumiczna na moście ma szerokość 6,00 m. Na styku mostu z dojazdami brak jest płyt przejściowych. Stożki nasypów przy przyczółkach umocnione są betonem monolitycznym „na mokro”. Za umocnieniami skarp wykonano ścieki skarpowe, wyprofilowane betonem „na mokro”. Koryto rzeki w obrębie mostu jest uregulowane i umocnione palisadą z kołków drewnianych. Jednak pod samym mostem umocnienie to zostało uszkodzone i brzegi rzeki zostały rozmyte.

Podstawowe parametry geometryczne mostu wg dokumentacji archiwalnej i pomiarów w terenie wynoszą:

- rozpiętość teoretyczna w osiach podparcia na przyczółkach - $10,80 \times 2 + 13,00 = 34,60$ m,
- długość płyty pomostu - 35,50 m,
- szerokość całkowita - 7,50 m,
- osie podpór krzyżują się pod kątem 69° z osią drogi.

Szerokość pasa drogowego drogi powiatowej nr 1294N (dojazd do mostu) jest zmienna tj. 9,0 - 16,4 m. Istniejące nieruchomości przyległe do pasa drogowego w/w drogi stanowią tereny rolnicze. Istniejąca jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną. Szerokość jezdni wynosi 5,0 m. W ciągu przebudowywanego odcinka drogi (częściowo w pasie drogowym) występują sieci uzbrojenia terenu tj. sieć wodociągowa i sieci telefoniczne.

Projektowana inwestycja nie koliduje z istniejącymi sieciami. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów.

Po rozebraniu istniejącej konstrukcji nawierzchni i belek podporęczowych płyta pomostu zostanie pogrubiona, z zespoleniem nadbetonu z istniejącą płytą za pomocą kotew stalowych osadzonych w otworach na żywicy. W przekroju poprzecznym płyta będzie mieć przekrój daszkowy ze spadkami po 2 % oraz przeciwspadki po 3 % pod opaskami bezpieczeństwa. Cała powierzchnia spodu przęsła obiektu zostanie naprawiona powierzchniowo w technologii torkretu na mokro. Skrzydełka przyczółków oraz ścianki zapleczne zostaną podwyższone o wysokość wynikającą z pogrubienia płyty pomostu. Na ściankach zapleczych od strony nasypu wykonane zostaną wsporniki do oparcia płyt przejściowych. Dodatkowo na dojazdach, nad płytami przejściowymi, wykonana zostanie podbudowa z kruszywa łamanego. Górna powierzchnia zabudów chodnikowych zostanie pokryta nawierzchnioizolacją z żywicy syntetycznych.

Zaprojektowano zabudowy chodnikowe wykonane na mokro, z zewnętrznymi deskami gzymsowymi z polimerobetonu z powłoką z laminatu odpornego na sole odladzające. Od strony jezdni zabudowy ograniczone są krawężnikiem kamiennym, wystającym ponad nawierzchnię jezdni. Odwodnienie nawierzchni na moście zaprojektowano powierzchniowe grawitacyjne, ze sprowadzeniem wody do krawężników i następnie wzdłuż nich w kierunku Nowego Dworu do ścieków skarpowych, którymi woda sprowadzona zostanie na teren przyległy do nasypu drogowego. Na moście zaprojektowano barieroporęczę, zamocowane w zabudowach chodnikowych. Płyty przejściowe oparte będą na wspornikach ścianek zapleczych przyczółków. Schody skarpowe zaprojektowano w ilości 2 szt, usytuowane na skarpach nasypu, po obu stronach rzeki i po przekątnej mostu.

Parametry techniczne mostu po przebudowie będą następujące:

- rozpiętość teoretyczna w osiach podparcia na przyczółkach bez zmian - 34,60 m,
- długość płyty pomostu bez zmian - 35,50 m,
- szerokość całkowitą - 8,00 m,
- osie podpór nadal będą krzyżowały się pod kątem 69° z osią drogi.

Projektowana niweleta drogi została maksymalnie dostosowana do istniejącego ukształtowania jezdni bitumicznej, z założeniem wyrównania profilu nawierzchni i ułożeniem nowej warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego oraz do projektowanych rzędnych mostu. Roboty ziemne obejmują zakres prac związanych z:

- budową korpusu drogowego (wykonanie wykopów i nasypów dla umieszczenia poszerzeń jezdni);
- odtworzeniem istniejących rowów przydrożnych.

W korycie rzeki Wkra pod mostem i w obrębie mostu, wykonane zostaną następujące roboty regulacyjno-umocnieniowe, z zachowaniem wymogów jak niżej:

- ubytki gruntu w tarasach zalewowych pod mostem zostaną uzupełnione gruntem nasypowym,
- skarpom koryta rzeki nadane zostaną pochylenia 1 : 1,5,
- skarpy koryta rzeki pod mostem i na długości po 10,00 m w górę i w dół rzeki, od obrysu mostu, umocnione zostaną materacami gabionowymi o gr. 23 cm, ułożonymi na geowłókninie separacyjnej, podtrzymywane na całej długości umocnienia palisadą z kołków drewnianych o średnicy 12 -15 cm i głębokości wbicia 150 cm,
- końce umocnienia skarp i koryta rzeki, w poprzek ciekłu, zabezpieczone będą palisadą z kołków drewnianych o średnicy 12 - 15 cm i głębokości wbicia 150 cm.

Roboty związane z regulacją i umocnieniem koryta rzeki, należy wykonać przy niezakłóconym przepływie wody w korycie rzeki, oraz zgodnie z przepisami i normami obowiązującymi w budownictwie wodno-inżynierskim oraz przepisami i zasadami wiedzy technicznej. Roboty te spowodują krótkotrwałe zanieczyszczenie rzeki urobkiem ziemnym, w trakcie prowadzenia robót ziemnych, mających na celu wyrównanie i uzupełnienie ubytków gruntu na tarasach zalewowych pod mostem. Prace te nie spowodują ani obniżenia poziomu

wody, ani zawężenia koryta rzeki, czyli przez cały okres robót będzie swobodny przepływ wody w korycie rzeki. Nie spowodują też innych zanieczyszczeń niż urobkiem ziemnym.

Roboty wykonywane będą przy użyciu sprawnych technicznie maszyn. Zaplecze budowy i bazy materiałowo-sprzętowe należy zlokalizować poza: obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, terenami znajdującymi się w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych i jezior oraz obszarami podmokłymi. Teren zaplecza budowy w tym składy należy uszczelnić. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Aby zapobiec niekontrolowanym wyciekom związków ropopochodnych należy systematycznie kontrolować stan techniczny pojazdów i maszyn. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót winien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Tankowanie pojazdów powinno odbywać się na stacjach paliw. Po zakończeniu prac budowlanych teren zaplecza budowy należy uporządkować. Wszystkie maszyny i środki transportu stosowane na placu budowy powinny być poddawane okresowym badaniom technicznym i posiadać stosowne certyfikaty dopuszczenia do użytkowania.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia będą powstawały odpady z budowy i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej w tym m.in.: gruz betonowy, złom stalowy, gruz asfaltowy z rozbiórki nawierzchni, tworzywa sztuczne, odpadowa papa izolacyjna. Również w trakcie realizacji inwestycji będą powstawały odpady komunalne. Odpady powstałe podczas realizacji inwestycji należy gromadzić w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazywać podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia do ich odzysku lub unieszkodliwiania. Na etapie prac rozbiórkowych istnieje niebezpieczeństwo dostania się odpadów do cieku wodnego. W związku z powyższym na czas wykonywania prac rozbiórkowych nad rzeką na części jezdnej mostu oraz wykonywania robót naprawczych na spodzie płyty pomostu (narzucanie betonu metodą torkretowania), wykonać należy robocze podesty pokryte szczelną folią budowlaną lub plandekami brezentowymi, zabezpieczającymi przed spadaniem gruzu z rozbiórki i świeżego betonu do rzeki. Na tarasach zalewowych podesty należy ustawić na terenie, natomiast nad korytem rzeki podwiesić do spodu konstrukcji przęsła mostu. Także na czas robót na skarpach nasypu przy moście, u ich podstawy należy rozłożyć, jako zabezpieczenie, folię budowlaną lub plandeki brezentowe. Po zakończeniu robót teren należy oczyścić. Roboty w korycie rzeki należy prowadzić tylko na skarpach koryta, w celu ich umocnienia. Nie przewiduje się robót na szerokości dna koryta rzeki, w związku z tym w rzece będzie swobodny przepływ wody.

Faza realizacji planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z okresowym wzrostem emisji spalin, poziomu hałasu, zapylenia spowodowanego pracą sprzętu budowlanego oraz ruchem pojazdów po terenie inwestycji. W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznej czas pracy sprzętu mechanicznego powinien być ograniczony wyłącznie do pory dnia (tj. od 6:00 do 22:00) oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować jednocześnie.

Przewiduje się, że eksploatacja przebudowywanego mostu przyczyni się do zmniejszenia emisji zapylenia oraz poziomu hałasu poprzez poprawę stanu nawierzchni na moście oraz poprzez usprawnienie ruchu pojazdów i czasu przejazdu na przebudowywanym odcinku.

Przewiduje się, że zasięg uciążliwości powodowanych w fazie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia, a emisja substancji zanieczyszczających oraz hałasu będzie miała charakter krótkoterminowy i ustanie wraz z zakończeniem prac budowlanych.

Planowane przedsięwzięcie nie jest położone na obszarach wodno-błotnych lub innych obszarach o niskim poziomie wód gruntowych w tym siedliskach łągowych oraz przy ujściu rzek.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w dorzeczu Wisły w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych o kodzie: PLRW20001926839 (Wkra od połączenia ze Szkotówką do Mławki bez Mławki). Dla JCWP Wkra od połączenia ze Szkotówką do Mławki bez Mławki stan określono jako zły, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla przedmiotowej JCWP wyznaczono derogację na podstawie art. 4 ust. 4 lit a tiret pierwsze Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, którą uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W zlewni występuje presja komunalna. W programie działań zaplanowano działania podstawowe, obejmujące uporządkowanie gospodarki ściekowej, które są wystarczające, aby zredukować tą presję w zakresie wystarczającym dla osiągnięcia dobrego stanu.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych. Uznać należy, iż powyższe rozwiązania techniczne pozwolą zabezpieczyć środowisko wodne przed emisją substancji ropopochodnych do wód podziemnych.

Teren realizacji przedsięwzięcia zlokalizowany jest w granicach jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW200049, których stan chemiczny określono jako dobry, ilościowy określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrożone.

Ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowana inwestycja leży częściowo na terenach leśnych oraz poza obszarami wybrzeży i obszarami morskimi oraz poza obszarami górskimi. Inwestycja zlokalizowana jest na terenach: Obszaru Chronionego Krajobrazu - Dolina Górnej Wkry, Obszaru Specjalnej Ochrony - Dolina Wkry i Mławki, Parku Krajobrazowego-Welski Park Krajobrazowy.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią wynikającym z Map Zagrożenia Powodziowego lub ze studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017 roku - Prawo Wodne (Dz. U. z 2021 r., poz. 624 ze zm.) zwanej dalej ustawą Prawo wodne. Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo wodne studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy Prawo wodne map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Inwestor przewidział szereg rozwiązań mających na celu wyeliminowanie zanieczyszczenia wód m.in.: wyposażenie zaplecza budowy w przenośne sanitariaty, tankowanie na stacjach paliw. W związku z powyższym inwestycja nie będzie powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych i powierzchniowych, zatem nie przyczyni się do pogorszenia obecnego stanu ww. jednolitych części wód.

Inwestycja zlokalizowana jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Wkry, na terenie którego obowiązują przepisy Uchwały Nr XIX/342/20 Sejmiku Województwa Warmińsko -Mazurskiego z dnia 29 września 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Górnej Wkry. Zgodnie z § 5 ust. 1 pkt. 2 ww. Uchwały na terenie ochk obowiązuje m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy ooś, § 5 ust. 2 pkt 3 ww. uchwały mówi, iż zakaz z § 5 ust. 1 nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego, a przedmiotowa inwestycja jest takim typem przedsięwzięcia. W związku z powyższym zachodzą przesłanki do zastosowania ww. odstępstwa.

Ponadto, planowana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze Natura 2000 Doliny Wkry i Mławki, wobec którego obowiązującym jest rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133, z późn. zm.). Inwestycja jest zlokalizowana w terenie przekształconym antropogenicznie i użytkowanym (istniejąca i funkcjonująca droga wraz z przeprawą mostową przez rzekę

Wkrę). Na podstawie danych będących w posiadaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie (inventaryzacja ornitologiczna przeprowadzona w 2012 r. na zlecenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) stwierdzono, że na terenie przedmiotowej inwestycji oraz w zasięgu jej najbliższego sąsiedztwa nie występują przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Doliny Wkry i Mławki. Ptaki będące przedmiotami ochrony tj. derkacz oraz bekas kszczyk stwierdzone zostały, na południowy - zachód od planowanej inwestycji w odległościach odpowiednio ok. 830 m i 955 m.

Biorąc pod uwagę charakter i skalę oddziaływania planowanej inwestycji, a także jej odległość od udokumentowanych stanowisk gatunków chronionych w ramach ww. obszaru Natura 2000 realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na obszar Doliny Wkry i Mławki pod warunkiem zastosowania działań minimalizujących wskazanych poniżej.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu. Nie przewiduje się wycinki istniejących drzew.

Planowana inwestycja nie będzie zlokalizowana na obszarach wybrzeży, górskich, leśnych, obszarach wodno-błotnych. Inwestycja nie leży w zasięgu obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, strefach ochronnych ujęć wód. Przedsięwzięcie nie jest również zlokalizowane na obszarze o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Inwestycja jest zlokalizowana w obrębie korytarza ekologicznego o nazwie Lasy Lidzbarskie - Puszcza Ramucko Napiwodzka kod: GKPN-9. Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na cele korytarza ekologicznego.

Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań) i nie spowodują istotnych zmian w środowisku, jak również nie powinny wpłynąć negatywnie na istniejące walory krajobrazowe. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz istniejący sposób zagospodarowania terenów sąsiednich nie przewiduje się możliwości kumulowania negatywnych oddziaływań, a ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej, budowlanej oraz poważnej awarii przemysłowej będzie znikome.

Po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania projektowanej inwestycji oraz skali możliwego jej oddziaływania na środowisko, podzielając stanowiska organów opiniujących organ I instancji stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i orzekł, jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem Burmistrza Lidzbarska w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Burmistrz
/-/ mgr Maciej Sitarek

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Działdowie
ul. Lidzbarska 31
13-200 Działdowo
Pełnomocnik

Jan Flis
Biuro Projektowo-Konsultingowe
„Mosty Płońsk” s.c.
ul. Wspólna 14
09-100 Płońsk

2. pozostałe strony postępowania w formie obwieszczenia, zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie
ul. Dworcowa 60
10-437 Olsztyn
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Działdowie
Plac Biedrawy 5
13-200 Działdowo
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Zarządu Zlewni w Ciechanowie
ul. Powstańców Warszawskich 11
06-400 Ciechanów

Zgodnie z art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U.2021.1923 ze zm.) inwestor zwolniony z opłaty skarbowej.

Sporządziła: Monika Wasilewska-Śliwińska

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

polegającego na przebudowie mostu JNI 01003838 wraz z dojazdami w ciągu drogi powiatowej nr 1294 N w m. Nowy Dwór.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu przez rzekę Wkra, początek opracowania przyjęto w km 0+000,00 na granicy terenu zabudowanego w miejscowości Nowy Dwór, w gminie Lidzbark, do km 0 + 524,12 w rejonie wjazdu na drogę gruntową na działkę nr 397. Łączna długość przebudowywanego odcinka drogi wraz z mostem wynosi 524,12 m. Zgodnie z KIP teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu obejmuje działki o następujących numerach ewidencyjnych:

- w obrębie Nowy Dwór: 11/1, 49, 178, 179, 180, 181, 201, 233, 234, 235, 236, 237/1, 237/2, 237/3, 238/1, 238/2, 239/2, 241, 242, 243, 244, 245, 397, 459, 460, 461/1, 461/2, 474/1, 474/2, 475/1, 475/2, 476/1, 476/2, 477, 478, 479, 498/1, 502, 503/1, 503/2, 504/1, 504/2, 507/1, 507/2, 507/3, 513, 514, 515, 516, 517, 518/1, 518/2, 518/3, 519/1, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580,
- w obrębie Nick: 8,13,14, 22, 64, 65.

Przebudowa mostu, zgodnie z KIP, realizowana będzie na działkach o numerach: 11/1, 518/1, 518/2 i 519/1 w obrębie Nowy Dwór i działce numer 64 w obrębie Nick. Teren sąsiadujący z projektowanym przedsięwzięciem stanowią tereny rolnicze. Powierzchnia terenu przewidziana pod inwestycję wynosi około 6.500 m². Teren ten był i będzie w dalszym ciągu użytkowany jako publiczna droga powiatowa.

Istniejący stan mostu:

Most jest trzyprzęsłowy żelbetowy płytowy, o schemacie statycznym ramownicy, z przęsłami skrajnymi opartymi przegubowo-przesuwnie na przyczółkach, na stalowych łożyskach stycznych, w postaci szyny kolejowej wbudowanej w górną powierzchnię niszy podłożyskowej.

Podstawowe parametry geometryczne mostu:

- rozpiętość teoretyczna w osiach podparcia na przyczółkach – $10,80 \times 2 + 13,00 = 34,60$ m,
- długość płyty pomostu – 35,50 m,
- szerokość całkowita – 7,50 m,
- osie podpór krzyżują się pod kątem 69⁰ z osią drogi.

Ustrój nośny przęsła mostu stanowi żelbetowa płyta wykonana w technologii betonu „na mokro”, o grubości zmiennej w przekroju poprzecznym, od 53 cm w osi podłużnej do 48 cm na krawędziach. Podpory skrajne mostu (przyczółki) wykonano w postaci oczepu żelbetowego zwieńczającego pale prefabrykowane wbijanie. Podpory pośrednie (filary) wykonane są jako ramownicy w postaci 6 szt. słupów o przekroju poprzecznym 36 x 36 cm, zakotwionych górą w płycie pomostu i dołem w ławach fundamentowych, zwieńczających pale prefabrykowane wbijane o przekroju 35 x 35 cm, w ilości po 6 szt. i o długości po 10,00 m. Most wyposażony jest w obustronne balustrady o żelbetowych słupkach, z przeciągami z rur stalowych i z poręczą w postaci stalowego kątownika. Odwodnienie mostu funkcjonuje jako powierzchniowe grawitacyjne. Nawierzchnia bitumiczna na moście ma szerokość 6,00 m. Jej konstrukcja, razem z izolacją i betonową warstwą ochronną izolacji ma grubość 15 cm. Na styku mostu z dojazdami brak płyt przejściowych. Stożki nasypów przy przyczółkach umocnione są betonem monolitycznym „na mokro”. Za umocnieniami skarp wykonano ścieki skarpowe, wyprofilowane betonem „na mokro”.

Na skarpach brak schodów technologicznych. Koryto rzeki w obrębie mostu jest uregulowane i umocnione palisadą z kołków drewnianych. Pod samym mostem umocnienie to zostało uszkodzone i brzegi rzeki zostały rozmyte.

Rozwiązania projektowane mostu:

Planowany projekt mostu nie zakłada zmian rozpiętości w osiach podparcia na przyczółkach, długości płyty pomostu, oraz kąta krzyżowania się osi podpór z osią drogi, układ statyczny konstrukcji pozostanie bez zmian. Istniejący most zostanie wzmocniony do wyższej klasy nośności i poszerzony z 7,50 m do 8,00 m szerokości całkowitej. Długość mostu pozostanie bez zmian. Również układ statyczny konstrukcji mostu pozostanie bez zmian.

Parametry techniczne mostu po przebudowie będą następujące:

- rozpiętość teoretyczna w osiach podparcia na przyczółkach bez zmian - 34,60 m,
- długość płyty pomostu bez zmian – 35,50 m,
- szerokość całkowita – 8,00 m,
- osie podpór krzyżują się pod kątem 69° z osią drogi.

Most będzie miał nośność na klasę obciążenia II wg obecnie obowiązującego normatywu projektowego. Po rozebraniu istniejącej konstrukcji nawierzchni i belek podporęczowych płyta pomostu zostanie pogrubiona, z zespoleniem nadbetonu z istniejącą płytą za pomocą kotew stalowych osadzonych w otworach na żywicy. W przekroju poprzecznym płyta będzie mieć przekrój daszkowy ze spadkami po 2 % oraz przeciwspadki po 3 % pod opaskami bezpieczeństwa. Cała powierzchnia spodu przęsła obiektu zostanie naprawiona powierzchniowo w technologii torkretu na mokro warstwą o grubości 3 cm. Skrzydełka przyczółków oraz ścianki zapleczne zostaną podwyższone o wysokość wynikającą z pogrubienia płyty pomostu. Na ściankach zaplecznych od strony nasypu wykonane zostaną wsporniki do oparcia płyt przejściowych. Górna powierzchnia płyty pomostu zostanie zaizolowana papą zgrzewaną o gr. min. 5 mm, ze sprowadzeniem jej na 0,50 m na płyty przejściowe. Pozostałe powierzchnie betonu stykające się z gruntem zaizolowane zostaną roztworami asfaltowymi na zimno w układzie R + 2P. Konstrukcja nawierzchni na obiekcie będzie następująca:

- warstwa ścieralna z BA – 4,5 cm,
- warstwa wiążąca z BA – 5 cm.

Dodatkowo na dojazdach, nad płytami przejściowymi, wykonana zostanie podbudowa z kruszywa łamanego o grubości warstwy w najcieńszym miejscu 25 cm. Górna powierzchnia zabudów chodnikowych zostanie pokryta nawierzchnioizolacją z żywicy syntetycznych o grubości warstwy 5 mm. Zaprojektowano zabudowy chodnikowe wykonane na mokro, z zewnętrznymi deskami gzymsowymi z polimerobetonu z powłoką z laminatu odpornego na sole odladzające. Od strony jezdni zabudowy ograniczone są krawężnikiem kamiennym 20 x 20 cm, wystającym ponad nawierzchnię jezdni 14 cm. Nad przyczółkami, wykonane zostaną dylatacje bitumiczne o parametrach:

- na szerokości jezdni 45 x 10 cm,
- na zabudowach chodnikowych 45 x 5 cm.

Odwodnienie nawierzchni na moście zaprojektowano powierzchniowe grawitacyjne, ze sprowadzeniem wody do krawężników i następnie wzdłuż nich w kierunku Nowego Dworu do ścieków skarpowych, którymi woda sprowadzona zostanie na teren przyległy do nasypu drogowego. Na moście zaprojektowano barieroporęczne, zamocowane w zabudowach chodnikowych, o wysokości 1,10 m. Płyty przejściowe oparte będą na wspornikach ścianek zaplecznych przyczółków. Długość płyt 4,00 m, grubość 0,25 m., szerokość 6,50 m.

Schody skarpowe zaprojektowano w ilości 2 szt., usytuowane na skarpach nasypu, po obu stronach rzeki i po przekątnej mostu. Skarpy stożków nasypu umocnione będą elementami betonowymi drobnowymiarowymi o gr. min. 8 cm. Elementy ułożone będą na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 o grubości warstwy 3 cm. Spoiny pomiędzy elementami wypełnione będą zaprawą cementowo-piaskową 1:4. Podwalina umocnienia wykonana będzie z krawężnika betonowego 20 x 30 cm. Na skarpach od strony Nowego Dworu, za umocnieniem powierzchni stożków, wykonane będą ścieki skarpowe z elementów trapezowych. Wszystkie widoczne powierzchnie podpór pokryte zostaną powłokami ochronnymi o minimalnej zdolności pokrywania rys. W korycie rzeki Wkra pod mostem i w

obrębie mostu, wykonane zostaną następujące roboty regulacyjno-umocnieniowe, z zachowaniem wymogów jak niżej:

- ubytki gruntu w tarasach zalewowych pod mostem zostaną uzupełnione gruntem nasypowym,
- skarpom koryta rzeki nadane zostaną pochylenia 1:1,5,
- skarpy koryta rzeki pod mostem i na długości po 10,00 m w górę i w dół rzeki, od obrysu mostu, umocnione zostaną materacami gabionowymi o gr. 23 cm, ułożonymi na geowłókninie separacyjnej, podtrzymywane na całej długości umocnienia palisadą z kołków drewnianych o średnicy 12–15 cm i głębokości wbicia 150 cm,
- końce umocnienia skarp i koryta rzeki, w poprzek cieku, zabezpieczone będą palisadą z kołków drewnianych o średnicy 12–15 cm i głębokości wbicia 150 cm.

Stan istniejący dojazdów do mostu:

Szerokość pasa drogowego drogi jest zmienna tj. 9,0 – 16,4 m. Istniejąca jezdnia posiada nawierzchnię bitumiczną. Szerokość jezdni wynosi 5,0 m. W ciągu przebudowywanego odcinka drogi (częściowo w pasie drogowym) występują sieci uzbrojenia terenu tj. sieć wodociągowa i sieć telefoniczna. Projektowana inwestycja nie koliduje z istniejącymi sieciami. Odwodnienie drogi odbywa się powierzchniowo do istniejących rowów.

Rozwiązania projektowe dojazdów do mostu:

Dojazdy do mostu zostaną poszerzone z istniejącej szerokości 5,00 m do 6,00 m, z wykonaniem podbudowy na poszerzeniach z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Roboty ziemne obejmą zakres prac związanych z budową korpusu drogowego poprzez wykonanie wykopów i nasypów dla umieszczenia poszerzeń jezdni oraz odtworzenie istniejących rowów przydrożnych. Wody opadowe z dróg odprowadzane będą powierzchniowo do rowów odwadniających.

Przyjęto następujące parametry projektowe przebudowywanego odcinka drogi:

- klasa drogi Z
- prędkość projektowa - 40km/h
- szerokość pasów ruchu - 3,0 m
- szerokość jezdni - 6,0 m
- szerokość poboczy gruntowych - 1,0 m

Przebudowywany odcinek drogi ma długość 524,12 m. Projektowaną oś drogi w całości dostosowano do przebiegu istniejącej drogi.

Załomy trasy wyokrąglono łukami kołowymi o wartościach od 110 m do 800 m. Na łukach zastosowano poszerzenia oraz dostosowano wartości pochyłeń poprzecznych do klasy drogi i prędkości projektowej.

Przyjęto następujące rozwiązania konstrukcyjne projektowanych nawierzchni:

a) jezdni:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70, gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70, gr. 8 cm
- podbudowa z mieszanki kruszyw naturalnych łamanych 0/31,5 mm stab. mech. gr. 20 cm
- warstwa odcinająca z piasku gr. 15 cm - podłoże gruntowe G1

b) zjazdy indywidualne i publiczne:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S 50/70, gr. 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16 W 50/70, gr. 4 cm
- podbudowa z mieszanki kruszyw naturalnych łamanych 0/31,5 mm stab. mech. gr. 15 cm
- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm
- podłoże gruntowe G1.

Projektowana niweleta drogi została maksymalnie dostosowana do istniejącego ukształtowania jezdni bitumicznej, z założeniem wyrównania profilu nawierzchni i ułożeniem

nowej warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego oraz do projektowanych rzędnych mostu. Zaplanowane spadki podłużne drogi wynoszą od 0,0% do 5,47%. Zaplanowano dwa łuki pionowe o promieniach $R=600,00$ m. Zaplanowany spadek podłużny niwelety na całej długości mostu wynosi 0,5 %.

Burmistrz
/-/ mgr Maciej Sitarek