

Znak: RGP – 7624/1/11

**DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art.75 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 59 ust. 1 pkt 2 i art. 72 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku pełnomocnika Krzysztofa Popińskiego – Autorska Pracownia Architektury CAD Sp. z o.o. ul. Zamieniecka 46, 04 – 158 Warszawa z dnia 18 października 2010 r. o wydanie Gminie Ryn decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Orzekam:

1. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na ***budowie infrastruktury technicznej dla turystycznego zagospodarowania nabrzeża Jeziora Ryńskiego pn.: „Ryńskie Centrum Żeglarstwa”***.
2. Karta informacyjna przedsięwzięcia oraz charakterystyka stanowią załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Pełnomocnik Krzysztof Popiński – Autorska Pracownia Architektury CAD Sp. z o.o. ul. Zamieniecka 46, 04 – 158 Warszawa we wniosku z dnia 18.10.2010 r. wystąpił o wydanie Gminie Ryn decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie infrastruktury technicznej dla turystycznego zagospodarowania nabrzeża Jeziora Ryńskiego pn.: „Ryńskie Centrum Żeglarstwa”.

Do wniosku dołączono niezbędne załączniki wynikające z art. 74 ustawy z dnia 03.10.2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227). Stosownie do art. 61 §1 i art. 49 Kpa, Burmistrz Miasta i Gminy Ryn wydał w dniu 18.10.2010 r. zawiadomienie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W toku postępowania zapewniono udział społeczeństwa, umieszczając wniosek o wydanie decyzji wraz z załącznikami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta i Gminy Ryn i publicznie dostępnym wykazie zawierającym dane o środowisku.

Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie infrastruktury technicznej dla turystycznego zagospodarowania nabrzeża Jeziora Ryńskiego pn.: „Ryńskie Centrum Żeglarstwa” zgodnie z §3 ust. 1 pkt 58 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 przedsięwzięcia do sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2004 r. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), kwalifikuje się do przedsięwzięć, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane, w związku z czym przedsięwzięcie może potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z brzmieniem §4 obowiązującego od dnia 15 listopada 2010 r. rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U.

Nr 213, poz. 1397), do postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Biorąc powyższe pod uwagę, kwalifikacji planowanej inwestycji dokonano na podstawie dotychczasowego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ...

Stosownie do art. 71 ustawy z dnia 03.10.2008 r. przedsięwzięcie takie wymaga decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organem właściwym do wydania decyzji zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 cytowanej ustawy jest Burmistrz Miasta i Gminy Ryn.

Pismem RGP – 7624/6/10 z dnia 18.10.2010 r. Burmistrz Miasta i Gminy Ryn wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Giżycku o wydanie opinii o stwierdzeniu obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie infrastruktury technicznej dla turystycznego zagospodarowania nabrzeża Jeziora Ryńskiego pn.: „Ryńskie Centrum Żeglarstwa”.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Giżycku opinią ZNS – 4316/32-1/10 z dnia 10.11.2010 r. stwierdził, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem WOŚ.4240.34.2011.KT z dnia 21.0.2011 r. wyraził opinię, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z czym, postanowieniem RGP – 7624/1/11 z dnia 26.01.2011 r. Burmistrz Miasta i Gminy Ryn stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia przez Gminę Ryn oceny oddziaływania na środowisko dla w/w przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na zagospodarowaniu nabrzeża Jeziora Ryńskiego i organizacji Ryńskiego Centrum Żeglarstwa w ramach którego, planuje się zorganizowanie miejsc do cumowania dla 84 jachtów, w tym dla 60 przy pomostach pływających z punktami poboru wody i energii elektrycznej. Ponadto przewiduje się budowę budynku kapitanatu usytuowanego przy jeziorze, a także slipu umożliwiającego dogodne wodowanie i wyciąganie sprzętu pływającego. W ramach zagospodarowania linii brzegowej jeziora przewiduje się również wykonanie amfiteatru, altan, ciągów pieszych i rowerowych, trzech miejsc parkingowych oraz zorganizowanie terenów zieleni urządzonej. Planuje się również przebudowę odcinka kanału o długości ok. 30 m łączącego Jezioro Ołów z Jeziorem Ryńskim na kanał otwarty. Projektowane prace dotyczące otwarcia istniejącego kanału są częścią opracowania mającego na celu otwarcie kanału na odcinku od istniejącego młyna do Jeziora Ryńskiego. Dno kanału planuje się wykonać z narzutu kamiennego, natomiast skarpy kanału z materacy gabionowych.

Planowana inwestycja realizowana będzie na terenie położonym w południowej części miasta Ryn. Przewidywane do wykonania prace wykonane zostaną wzdłuż linii brzegowej Jeziora Ryńskiego na długości 820 m. Projektuje się częściową modernizację i rozbiórkę istniejących pomostów oraz budowę pomostów pływających.

Dla obsługi ruchu żeglarskiego przewiduje się budowę kapitanatu, który będzie wyposażony w toalety, natryski, pomieszczenie przepieriek, punkt zmywania naczyń, pojemniki na odpady oraz stacje podciśnieniowego odbioru ścieków i wód zęzowych z jachtów.

Przewidywana inwestycja realizowana będzie na terenie już zagospodarowanym oraz wykorzystywanym do celów turystyczno – rekreacyjnych i nie spowoduje negatywnego oddziaływania na istniejące walory przyrodnicze i krajobrazowe terenu.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w całości na Obszarze Chronionego Krajobrazu Krainy Wielkich Jezior Mazurskich, jednakże jego realizacja nie narusza zapisów rozporządzenia nr 163 Wojewody Warmińsko – Mazurskiego z dnia 19 grudnia 2008 r. w

sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Krainy Wielkich Jezior Mazurskich (Dz. Urz. Woj. Warm.-Maz. Nr 201, poz. 3155).

Najbliższym obszarem Natura 2000 jest Specjalny Obszar Chroniony Siedlisk „Mazurska Ostoja Żółwia Baranowo” (kod obszaru: PLH280055) oddalony ok. 8 km od planowanego przedsięwzięcia. Biorąc pod uwagę odległość planowanej inwestycji od istniejących obszarów Natura 2000, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na gatunki i siedliska, dla ochrony których wyznaczony został obszar Natura 2000 oraz nie naruszy spójności sieci Natura 2000.

Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Zgodnie z art.86 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2008r. Nr 199 poz. 1227) decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13.
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. art. 72 ust1 w/cyt. Ustawy. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.
4. Decyzja zostaje podana do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na stronie BIP oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Rynie.

Od decyzji niniejszej służy stronom prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Olsztynie za pośrednictwem organu wydającego w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Załącznik :

1. Karta informacyjna przedsięwzięcia oraz charakterystyka..

Otrzymują:

1. Gmina Ryn, ul. Świerczewskiego 2, 11 – 520 Ryn
2. RZGW w Warszawie, Zarząd Zlewni w Giżycku, ul. Wodna 4, 11 – 500 Giżycko
3. PGKiM Sp. z o.o. ul. K. Wallenroda 10, 11 – 520 Ryn
4. ZEAPOW w Rynie, ul. Hanki Sawickiej 8a, 11 – 520 Ryn
5. Spółdzielnia Inwalidów „POKÓJ” ul. Świerczewskiego 26, 11 – 520 Ryn
6. Mazurskie Centrum Kongresowo – Wypoczynkowe „Zamek Ryn” Sp. z o.o. Plac Wolności 2, 11 – 520 Ryn
7. Ryszard Pelc
8. Mirosław Jankowski
9. Roman Olbryś
10. Piotr Kirpsza
11. Mieczysław Małec
12. Eugeniusz Znak
13. Piotr Leonowicz
14. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Suwalska 3, 11 – 500 Giżycko
2. RDOŚ w Olsztynie, Al. Mar. Piłsudskiego 7/9, 10 – 575 Olsztyn
3. Autorska Pracownia Architektury CAD Sp. z o.o. ul. Zamieniecka 46, 04 – 158 Warszawa

BURMISTRZ

inż. Józef Karpiński

KARTA INFORMACYJNA INWESTYCJI – ZAŁĄCZNIK DO WNIOSKU O WYDANIE DECYZJI ŚRODOWISKOWEJ

1. RODZAJ , SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Ryn jest miastem położonym w powiecie giżyckim, w województwie warmińsko – mazurskim, nad dwoma jeziorami: Ryńskim i Ołów. Miasto jest siedzibą gminy miejsko – wiejskiej o tej samej nazwie.

Lokalizacja Centrum Żeglarstwa została wyznaczona przez Inwestora po północno - wschodniej stronie jeziora Ryńskiego, wzdłuż linii brzegowej (na długości ok. 820 m). Granice terenu od południa wyznacza jezioro Ryńskie, od północy i północnego – wschodu działki właścicieli prywatnych a od północnego zachodu ul. Hanki Sawickiej. Teren inwestycji znajduje się w południowej części miasta (w ramionach ulic: Świerczewskiego i Hanki Sawickiej) obejmując swym zakresem pas nadbrzeżny o zmiennej szerokości od pięciu metrów w północno – wschodniej części do czterdziestu pięciu metrów w części północno – zachodniej oraz dochodzące do niego ulice (ul. XX-lecia oraz ul. Rybaka).

Projektowane Centrum Żeglarstwa będzie obiektem obsługi ruchu żeglarskiego. Teren opracowania w dużej mierze jest już zurbanizowany, więc nowe zagospodarowanie będzie przede wszystkim polegało na uporządkowaniu i modernizacji istniejących już założeń i zorganizowaniu odpowiedniej infrastruktury, przy czym istotnym celem jest nadanie całości spójnego charakteru przestrzennego i estetycznego oraz wykorzystaniu dostępnych technologii do ochrony środowiska naturalnego przed niekorzystnymi skutkami presji antropogenicznej.

W terenie nabrzeża można umownie wydzielić dwie kategorie projektowanego zagospodarowania:

- centralną, intensywniej zagospodarowaną, na odcinku od przystanku pasażerskiego jednostek pływających do projektowanych pływających pomostów cumowniczych dla jachtów) z obiektem kapitanatu, ciągiem pieszo jezdny, chodnikami, ulicą, pomostami, prostokątnym układem zieleni i ławek
- peryferyjną, spacerowo – wypoczynkową, znajdującą się w części północno wschodniej i północno zachodniej, gdzie w miejscu nieutwardzonych ścieżek spacerowych projektuje się utwardzone alejki prowadzone w planie lekko falującą, swobodną linią z miejscami do siedzenia i odpoczynku, ze swobodnie zakomponowanym układem zieleni a w części północno zachodniej dodatkowo małym amfiteatrem, wykorzystującym naturalne ukształtowanie terenu.

Projektuje się zorganizowanie miejsc do cumowania dla 84 jachtów, w tym dla 60 przy pomostach pływających z punktami poboru wody i energii elektrycznej.

Dla zapewnienia załogom odpowiednich warunków sanitarnych projektuje się budowę budynku kapitanatu, w którym znajdą się toalety, natryskownie, pomieszczenie pierwszej pomocy, pomieszczenie przepierek, punkt zmywania naczyń, śmietnik oraz stacje podciśnieniowego odbioru ścieków i wód zęzowych z jachtów.

W celu uczynienia w układzie przestrzennym powiązania jezior Ryńskiego i Ołów projektuje się przebudowę na terenie objętym zagospodarowaniem przebiegającego pod powierzchnią ziemi odcinka kanału łączącego jeziora wraz z przebudową jego ujścia do jeziora Ryńskiego na kanał otwarty.

Projektuje się zmiany w organizacji ruchu wzdłuż nabrzeża. Istniejącą ulicę nadbrzeżną z chodnikiem projektuje się zawęzić do szerokości trzech metrów i przekształcić w ciąg pieszo – rowerowy z możliwym przejazdem samochodów obsługi technicznej. Pozwoli to na poszerzenie pasa zieleni między umocnionym brzegiem a ciągiem pieszo - rowerowym. Ciąg pieszo rowerowy będzie się zaczynał na wysokości ul. Rybaka a kończył placem umożliwiającym zawracanie pojazdów technicznych.

W związku z istniejącym ruchem kołowym między ul. Rybaka a ul. XX-lecia ciąg pieszo rowerowy projektuje się przekształcić w chodnik o szerokości 2,5m a istniejąca ulice projektuje się na całej długości zawęzić do 3 metrów szerokości i wprowadzić ruch jednokierunkowy z wjazdem w ul. Rybaka i wyjazdem przez ulice XX-lecia.

Na teren przystani będzie zorganizowany wjazd samochodów, w tym z przyczepami z jednostkami pływającymi. Wjazd ten projektuje się od strony ul. Hanki Sawickiej w miejscu istniejącego wjazdu. Projektowany wjazd zakończony będzie slipem. W celu umożliwienia dogodnego

wodowania i wyciągania jachtów projektuje się poszerzenie jezdni w okolicy slipu. Dojazd będzie służył dla samochodów osobowych i dostawczych, technicznych i eksploatacyjnych, w tym odbierających odpady.

Parking dla budynku obsługi Centrum Żeglarstwa projektuje się równoległe do ulicy Hanki Sawickiej. Na parkingu zaprojektowano trzy miejsca postojowe.

W części południowo – zachodniej projektuje się niewielki amfiteatr z widownią wpisaną w skarpę i sceną zlokalizowaną przy brzegu jeziora. Format i kształt sceny umożliwią rozstawienie różnych typów demontowanych zadaszeń w zależności od potrzeb. Widownię projektuje się jako tarasową. Półki tarasowe będą wykończone geokratą, której oczka wypełnione będą ziemią urodzajną i obsiane trawą co stworzy powierzchnię biologicznie czynną. Na widownię będzie można wejść z dołu (z alejki spacerowej przebiegającej wzdłuż jeziora) lub z ul. Hanki Sawickiej (z góry) oba poziomy będą połączone schodami po obu stronach widowni oraz pochylnią dla osób niepełnosprawnych.

Długość istniejącego nabrzeża ulegnie skróceniu przez co bezpośrednio przy nabrzeżu będzie cumowało mniej jachtów. Co prawda całościowo ilość miejsc do cumowania dla jachtów zwiększy się z 50 do 84 (w tym 60 stanowisk do cumowania będzie przy pomostach pływających), jednak wzrost liczby stanowisk do cumowania wyniesie mniej niż 50 (34). Poprawie ulegną przy tym warunki ochrony środowiska dzięki zaprojektowaniu rozwiązań opisanych w p. 3 karty.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 roku w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, przedsięwzięcie będące tematem opracowania nie kwalifikuje się do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, ponieważ nie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 2ani do przedsięwzięć wymienionych w § 3.

2. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCZĄCY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIA SZATA ROŚLINNĄ.

Powierzchni całkowita terenu objętego inwestycją wynosi: na lądzie 19243m², na jeziorze ok.2800 m²

W tym:

- powierzchnia zabudowana:
 - budynek kapitanatu: ok. 270 m²
 - altana (3 sztuki po 40 m²) – ok. 120 m²
 - scena – ok. 120 m²
- ciąg pieszo – rowerowy: ok. 1500 m²
- chodniki i powierzchnie utwardzone: ok. 2800 m²
- ulica: ok. 450 m²
- umocnienie brzegu: ok. 2500 m²
- tereny zielone: ok. 11500 m²

Teren biologicznie czynny stanowił będzie 60 % terenu objętego inwestycją.

Teren biologicznie czynny zmniejszy się o ok. 11 % w stosunku do stanu istniejącego.

Długość linii brzegowej: ok. 820 m

Teren objęty projektem jest ogólnodostępny i od wielu lat wykorzystywany w celach turystyczno – rekreacyjnych, dzięki czemu w dużej części jest zagospodarowany i uzbrojony, jednak na skutek przeprowadzania w przeszłości działań w sposób wycinkowy nie jest zagospodarowany całościowo w sposób spójny i sprawia wrażenie trochę zaniedbanego. Wzdłuż linii brzegowej od ul. XX-lecia do istniejącego budynku świetlicy szkolnej przy ul. Hanki Sawickiej biegnie ulica o szerokości 5,5m a wzdłuż niej chodnik o szerokości 2,2 m (między ulicą a jeziorem). Zarówno ulica jak i chodnik wyłożone są betonową kostką w kolorze szarym i czerwonym.

Projektuje się zmiany w organizacji ruchu wzdłuż nabrzeża. Istniejącą ulicę nadbrzeżną z chodnikiem projektuje się zawęzić do szerokości trzech metrów i przekształcić w ciąg pieszo – rowerowy z możliwym przejazdem samochodów obsługi technicznej. Pozwoli to na poszerzenie pasa zieleni między umocnionym brzegiem a ciągiem pieszo - rowerowym. Ciąg pieszo rowerowy będzie się

zaczynał na wysokości ul. Rybaka a kończył placikiem umożliwiającym zawracanie pojazdów technicznych.

Za istniejącym budynkiem świetlicy szkolnej, gdzie kończy się utwardzona nawierzchnia, biegnie, lekko falująca, nieutwardzona ścieżka, która na końcu działki 45/3 stopniowo wspina się na skarpe i łączy z istniejącymi betonowymi schodami i chodnikiem, biegnącymi wzdłuż granicy działki i prowadzi na nieutwardzoną na tym fragmencie ulicę Hanki Sawickiej. Po przeciwnej stronie jeziora (na drugim zakończeniu utwardzonej nawierzchni) rozpoczynając od ul. XX-lecia w kierunku południowo – zachodniej granicy opracowania znajduje się nieutwardzony wjazd na prywatne posesje przechodzący następnie w wąską, lekko falującą, nieutwardzoną ścieżkę biegnącą wzdłuż linii brzegowej. W miejscu nieutwardzonych lekko falujących alejek projektuje się alejki utwardzone o podobnym do istniejących charakterze z miejscami do siedzenia i odpoczynku, z falującym układem zieleni a w części północno zachodniej dodatkowo małym amfiteatrem, wykorzystującym naturalne ukształtowanie terenu.

Linia brzegowa mająca w granicach opracowania długość ok. 820 m niemal na całej długości jest umocniona (jedynie część północno – zachodnia o długości ok.176m posiada brzeg naturalny porośnięty trawą). Szerokość umocnienia waha się od trzech do czterech metrów w zależności od stopnia nachylenia. Umocnienie brzegu stanowią prefabrykowane bloczki betonowe w kształcie kokardy o wymiarach 27 (z przewężeniem na osi dłuższego boku do 16)x48x17cm oraz prefabrykowane płyty betonowe o formacie ok.120x250x15cm.

Projektuje się pozostawienie i naprawę istniejącego umocnienia brzegu jeziora w postaci bloczków betonowych w kształcie kokardy oraz wymianę na takie bloczki materiału umacniającego na odcinkach wykonanych obecnie z dużych płyt betonowych - na odcinku od przystani statków pasażerskich do końca istniejącego umocnionego brzegu. Pozostałe fragmenty umocnienia z płyt betonowych w części wschodniej i południowo – wschodniej projektuje się wymienić na umocnienie z gabionów (kosze z siatki wypełnione kamieniami). Nieumocniony brzeg w południowo -zachodniej części projektuje się również umocnić gabionami. Przy układaniu gabionów projektuje się zachować odstęp 1,0 m od pni drzew rosnących w skarpie

Wzdłuż umocnionego brzegu fragmentami ułożony jest stały drewniany pomost o szerokości 3 metrów. Pierwszy fragment o długości ok. 40,0 m zaczyna się od betonowego pomostu znajdującego się na wprost wylotu ul. XX-lecia i biegnie niemalże do wylotu ul. Rybaka. Drugi odcinek, zdecydowanie dłuższy, bo posiadający prawie 200 metrów długości zaczyna się przy betonowym wylocie kanału łączącego jezioro Ołów z jeziorem Ryńskim a kończy na wysokości granicy działki 39 i 38/1. Pomost ten ma dwa rodzaje konstrukcji głównej - słupów wbitych w dno jeziora – stalową i drewnianą.

Projektuje się częściową modernizację i częściową rozbiórkę istniejących pomostów oraz budowę pomostów pływających:

- rozbiórce podlega zachodni fragment dłuższego pomostu (ok. 34,0 m)

- modernizacji podlega krótki pomost przy betonowej przystani dla statków (40,0 m) oraz pozostała część dłuższego pomostu, w tym zawiera się wymiana istniejących elementów drewnianych na nowe na długości ok. 110 m oraz ok. 56,0 m w którym projektuje się całkowitą wymianę wraz z główną konstrukcją nośną

- budowie podlegają pomosty pływające szerokości 3 metrów, w rzucie poziomym przypominający literę „T”, uzbrojony w punkty czerpania wody i energii elektrycznej, oświetlony, będzie miał 30 stanowisk do cumowania. Zakłada się, że przystań będzie obiektem sezonowym, czynnym od początku maja do końca września, który będzie mógł obsłużyć przeciętnie 60 jednostek pływających w ciągu doby.

Budynek Świetlicy Gimnazjum im. K.I. Gałczyńskiego przy ul. Hanki Sawickiej 8 w Rynie ze względu na złe warunki gruntowe nie nadaje się do modernizacji na cele publiczne i w związku z tym przewiduje się jego rozbiórkę.

Projektuje się budowę nowego kapitanatu usytuowanego przy jeziorze w niewielkiej odległości od brzegu. Projektuje się budynek dwukondygnacyjny, z górną kondygnacją w poddaszu użytkowym, z podcieniem od strony linii brzegowej jeziora.

Dolna kondygnacja dostępna w poziomie terenu od strony brzegu jeziora mieścić będzie pomieszczenia śmietnika z pojemnikami zbiorczymi na odpady segregowalne i niesegregowalne, pomieszczenie stacji podciśnieniowej obsługującej odsysanie nieczystości z jachtów, ogólnodostępne toalety w tym również przystosowane dla osób niepełnosprawnych, umywalnie z natryskami oraz zewnętrzny punkt mycia naczyń zlokalizowany w zamykanej roletą wnęce w podcieniu budynku. W tej kondygnacji zaprojektowano również punkt pierwszej pomocy medycznej, pomieszczenie przepierek i dolny poziom klatki schodowej, wyposażonej w podnośnik dla osób niepełnosprawnych, umożliwiającą transport pionowy na górną kondygnację. Wejścia do wymienionych pomieszczeń

prowadzić od strony jeziora i będą osłonięte płytkim podcieniem. Od przeciwnej strony budynku, ze względu na różnicę w poziomach terenu, zaprojektowano wejście z zewnątrz na poziom spocznika klatki schodowej. W podcieniu i na terenie przystani będą ustawione kosze na odpadki niesegregowalne i pojemnik na zużyte baterie.

Na górnej kondygnacji zaprojektowano pomieszczenia administracyjne (pokoje biurowe nazwane w projekcie zwyczajowo „bosmanatem”), pomieszczenia socjalne i toalety. Na tym poziomie usytuowany będzie również górny przystanek podnośnika dla osób niepełnosprawnych. Przy elewacji szczytowej od strony pomieszczeń bosmanatu zaprojektowano taras nad pomieszczeniami śmietnika i stacji podciśnieniowej.

Na większości terenu objętego opracowaniem występują pojedyncze drzewa wzdłuż linii brzegowej, wyjątkiem jest tu południowo – zachodnia część opracowania (skarpa jest miejscami dość gęsto porośnięta drzewami). Gatunkami przeważającymi są: brzoza brodawkowata (*Betula pendula*), olsza czarna (*Alnus glutinosa*), topola kanadyjska (*Populus x canadensis*), pojawiają się również gatunki takie jak: jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), klon zwyczajny (*Acer platanoides*) oraz wierzba wiciowa (*Salix viminalis*). W południowo zachodniej części opracowania ze względu na brak umocnionego brzegu, nadbrzeżny teren porośnięty jest trawą. Pozostałą część zieleni stanowią trawniki, wypełniające całą nieutwardzoną przestrzeń terenu objętego opracowaniem.

Ze względu na zły stan zdrowotny drzew (silny posusz, ogłowienie korony) i bezpieczeństwo użytkowników projektuje się wycinkę sześciu drzew. Projektuje się również wycięcie jednego drzewa ze względu na kolizję z projektowanym budynkiem bosmanatu.

3. RODZAJ TECHNOLOGII

Kapitanat – obsługujący Ryńskie Centrum Żeglarstwa

Budynek zaprojektowano jako składający się z dwóch kondygnacji. Dolna kondygnacja zwieńczona monolitycznym stropem żelbetowym będzie stanowiła masywne pudło z dostawionym od strony jeziora płytkim podcieniem zaakcentowanym szkieletową drewnianą konstrukcją. Górna kondygnacja została zaprojektowana w szkieletowej konstrukcji drewnianej, posadowionej na żelbetowych elementach (ścianach podwalinowych i słupach) wyprowadzonych z kondygnacji dolnej, ujętej murowanymi ścianami szczytowymi, z wewnętrznymi murowanymi ścianami działowymi oraz kominami. Górną kondygnację zaprojektowano jako poddasze przykrytą dwuspadowym dachem o nachyleniu 45° z kalenicą w kierunku równoległym do dłuższych elewacji. W elewacjach budynku zaprojektowano użycie naturalnych materiałów. Pokrycie dachu dachówką.

Altany

Altany mają konstrukcję szkieletową na planie ośmiokąta bez wypełnionych ścianami przestrzeni bocznych. Wiaty zwieńczono wielospadowym dachem krytym drewnianym gontem.

Scena

Konstrukcja sceny będzie żelbetowa, monolityczna tworząca w rzucie prostokąt z jednym wyoblonym bokiem (skierowanym do widowni). Powstałą żelbetową skrzynkę projektuje się wypełnić nasypem ziemnym z wierzchnią warstwą w postaci płyt betonowych. Od strony jeziora i od strony widowni na scenę prowadzić będą 40- centymetrowej wysokości stopnie, po stronach bocznych projektuje się schody o normatywnej wysokości stopni

Pomosty pływające do cumowania

Zaprojektowano zastosowanie oblicowanych drewnem pomostów pływających o szerokości 3,0 m i wysokości wolnej burty ok. 50 cm, złożonych z sześciu sekcji o długości ok. 12m każda. Wejście na pomosty z przyczółka na linii brzegowej za pomocą oporęczowanego trapu o długości ok. 7 m, o nachyleniu nie większym niż 7%. Łoże trapu od strony lądu na stalowym profilu zamkniętym zakotwionym w wieńcu żelbetowym stanowiącym oczep ścianki oporowej z grodzic stalowych Larssena, typu Gz-4, której wbicie projektuje się wzdłuż linii brzegowej na odcinku 3m.

Slip

Projektuje się slip składający się z jednego prostego odcinka zbudowanego z pochylni żelbetowej i płyty poziomej żelbetowej o długości 11,70 m i szerokości 500 cm. Wyjazd na przyczółek na linii brzegowej.

Kanał otwarty łączący jezioro Ołów z jeziorem Ryńskim w granicach działki 126/22

Projektuje się kanał w przekroju poprzecznym u- kształtny (szerokość 100 cm, wysokość 50 cm). Grubość dna oraz ścian niecki 20 cm. Konstrukcja niecki wykonana w technologii żelbetowej z betonu C25/30 o stopniu wodoszczelności W-6. Powyżej niecki projektuje się skarpy o nachyleniu 1 : 2 umocnione w pasie 1,5 m za pomocą bloczków betonowych w kształcie kokardy. Przejście pod ciągiem pieszo – rowerowym poprzez przepust w gruncie.

Ulice i ciągi pieszo – rowerowe z wjazdem samochodów obsługi technicznej

Projektuje się nawierzchnie z kostki paryskiej, na podsypce cementowo piaskowej, podbudowie betonowej z betonu C15/20 i warstwie odcinającej z pospółki wielofrakcyjnej. Taka sama nawierzchnię będą miały projektowane miejsca postojowe. Ulice, ciągi pieszo - rowerowe i miejsca postojowe będą ujęte w krawężniki drogowe o przekroju 15 x 25cm, ścięte i wyniesione ponad płaszczyznę drogi o 2 – 10cm, posadwione na ławach z betonu C15/20.

Chodniki

Projektuje się z płyt i kostki brukowej na podsypce piaskowej wielofrakcyjnej i podbudowie z kruszywa. Nawierzchnie te będą ujęte obrzeżami betonowymi o przekroju 8 x 25 cm, posadwionymi na ławach z betonu C12/15. Górna płaszczyzna obrzeży będzie obniżona w stosunku do nawierzchni o 1 cm a nawierzchnie będą miały 2% spadki poprzeczne jednostronne, co pozwoli na ich odwodnienie w przyległy teren zielony.

4. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Wariant zerowy – nie realizowanie zagospodarowania nabrzeża pozostawiłoby tą strefę miasta od wielu lat wykorzystywaną w celach turystyczno – rekreacyjnych jako zaniedbana z wycinkowym i fragmentarycznym zagospodarowaniem . Brak obiektu oferującego odpowiedni poziom usług w skojarzeniu z rozwiązaniami przyczyniającymi się do ochrony środowiska powoduje, że przystań w Rynie (i tak leżąca obok Szlaku wielkich Jezior Mazurskich i z tego względu często staje się omijana) coraz bardziej nieatrakcyjna i tym bardziej omijana przez żeglarzy. Z Istniejącego ciągu pieszo – jezdnego wody opadowe odprowadzane są bez podczyszczenia bezpośrednio do jeziora. Przyplływające jachty nie mają możliwości usunięcia ścieków i nieczystości z pokładu, czego skutkiem jest wybór innej przystani lub zrzucenie nagromadzonych odpadów i ścieków do jeziora.

Wariant 1

Polegający na zmodernizowaniu istniejących elementów zagospodarowania terenu, modernizacji pomostów stałych dającej 50 stanowisk dla jednostek pływających, modernizacji altany (poczekalni) dla statków pasażerskich, adaptacji budynku na kapitanat obsługujący Ryńskie Centrum Żeglarstwa. Wariant ten nie przewiduje budowy pomostów pływających, slipu , infrastruktury umożliwiającej odprowadzenie ścieków i nieczystości z pokładów jachtów oraz ograniczenia do niezbędnego minimum ruchu kołowego wzdłuż nabrzeża. Adaptacja budynku okazała się niemożliwa ze względu na złe warunki gruntowe.

Wariant 2 (projektowany)

Teren opracowania w dużej mierze jest już zurbanizowany, więc nowe zagospodarowanie będzie przede wszystkim polegało na uporządkowaniu i modernizacji istniejących już założeń i zorganizowaniu odpowiedniej infrastruktury, przy czym istotnym celem jest nadanie całości spójnego charakteru przestrzennego i estetycznego.

Modernizacja istniejącego pomostu stałego z ograniczeniem cumowania do 23 stanowisk i przekształceniu go w pomost spacerowy, budowa dwóch pomostów pływających obsługujących 30 jednostek pływających każdy, budowa infrastruktury umożliwiającej odprowadzenie ścieków i nieczystości z pokładów jachtów, budowa slipu, budowa budynku kapitanatu z pokojami biurowymi na piętrze i z toaletami i natryskami w paterze, ograniczenie do niezbędnego minimum ruchu kołowego wzdłuż nabrzeża sprawia, że niewielka miejscowość często omijana przez żeglarzy stanie się ekologicznym Centrum Żeglarstwa. Jest to rozwiązanie kosztowniejsze w stosunku do wariantu nr 1, ale wprowadza współczesne rozwiązania techniczne zapewniające odpowiednie standardy cumowania jachtów, w tym dogodny dostęp do wody i elektryczności na pomostach. Dzięki budowie slipu przystań będzie mogła być taktowana jako początkowa lub końcowa co znacznie zwiększy ilość żeglarzy użytkujących tą przystań. Nie bez znaczenia jest też lokalizacja Rynu (na skrzyżowaniu drogi krajowej 59 z drogą wojewódzką 642) ułatwiająca dogodną komunikację.

5. PRZEWIDYWANE ILOŚCI WYKORZYSTANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.

Doprowadzenie energii elektrycznej

Doprowadzenie energii elektrycznej do projektowanego budynku projektuje się ze złącza pomiarowego linią kablową YAKY do rozdzielni głównej zlokalizowanej w budynku.

Oświetlenie terenu projektuje się wzdłuż całego nabrzeża. Rodzaj oświetlenia ulega zmianie w zależności od potrzeb i wymagań, i tak: dla ciągu pieszo jezdni projektuje się lampy uliczne o wysokości 10 metrów w rozstawie ok. 30 metrów a dla alejek spacerowych latarnie parkowe o wysokości pięciu metrów w rozstawie ok. 15 metrów.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię elektryczną wynosi: 130 kW/MW

Doprowadzenie wody

Przyłącze

Projektuje się zgodnie z wydanymi przez PGKiM warunkami technicznymi wykonanie dla budynku kapitanatu przyłącza PE z sieci wodociągowej Dn80mm w ul. Hanki Sawickiej.

Szacunkowe zapotrzebowanie wody na cele bytowo gospodarcze – około 2,2 l/s.

Zapotrzebowanie na wodę na cele pożarowe

Z uwagi na brak w pobliżu (w odległości maks. 75m) hydrantów przeciwpożarowych czy wodociągu zapewniającego odpowiednią ilość wody do zewnętrznego gaszenia pożaru (10l/s) wskazane jest wykonanie odcinka spinającego sieć dn80 z najbliższym wodociągiem o średnicy nie mniejszej niż DN 100 – w sieci obwodowej i DN 125 w sieci rozgałęzionej oraz wybudowanie na nim hydrantu dn80.

Szacunkowe zapotrzebowanie wody na cele zewnętrznego gaszenia pożaru – około 10 l/s.

Doprowadzenie gazu

Zaprojektowano podłączenie projektowanego budynku do sieci gazowej poprzez projektowane przyłącze gazowe.

Przyłącze będzie doprowadzone do szafki gazowej (z kurkiem głównym i gazomierzem) zlokalizowanej na elewacji budynku.

Szacunkowe zapotrzebowanie gazu dla kotła gazowego – ok. 8 m³/h

6. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO ORAZ POLEPSZAJĄCE WARUNKI UŻYTKOWANIA OBIEKTU

Promocja ekologicznego modelu obsługi żeglarstwa realizowana przez przystań w odniesieniu do obsługiwanych jednostek będzie polegała na odbiorze zanieczyszczeń (zlewnia wc chemicznych, odbiór odpadków), oferowaniu obsługi sanitarnej załóg, umożliwienie zmywania naczyń, możliwość poboru wody i energii elektrycznej. Obsługa w tym zakresie będzie przebiegała z zachowaniem standardów ekologicznych, w tym czystości i oszczędności energii i wody. Zastosowana armatura z czasowym włącznikiem wody w umywalkach, w zlewniach do mycia naczyń i w prysznicach. Projektuje się również zastosowanie energo i wodooszczędnych pralek w pomieszczeniu pralni.

Wykorzystanie energii elektrycznej, stałe przewietrzanie grawitacyjne wszystkich pomieszczeń, instalacje wymagające energii dla zintensyfikowania wentylacji pomieszczeń będą włączane wyłącznie na czas trwania potrzeb użytkowych.

Zastosowanie kotła gazowego jest najbardziej ekologiczne, gdyż zmniejsza do minimum ilość wydzielanych spalin spośród wszystkich paliw kopalnych.

Odprowadzenie wód deszczowych z jezdni i miejsc postojowych poprzez separator substancji ropopochodnych do jeziora.

Odprowadzenie wód deszczowych z ciągu pieszo – rowerowego ze względu na możliwość wjazdu samochodów obsługi technicznej projektuje się podczyścić na poduszkach sorpcyjnych i odprowadzić do jeziora.

Odprowadzenie wód deszczowych z chodników projektuje się bezpośrednio na tereny zagospodarowane zielenią.

7. PRZEWIDYWANE RODZAJE I ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych:

Odprowadzenie ścieków sanitarnych z projektowanego budynku oraz instalacji kanalizacyjnych projektuje się zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez PGKiM do istniejącej studzienki na sieci kanalizacyjnej sanitarnej. Szacunkowa ilość ścieków bytowo gospodarczych – około 4 l/s.

Ilość i sposób odprowadzania ścieków bytowych z jachtów:

Dla usuwania ścieków z jachtów projektuje się wyodrębnione pomieszczenie zlokalizowane w budynku kapitanatu z bezpośrednim dojściem od zewnątrz. W pomieszczeniu stacji podciśnieniowej projektuje się zlokalizowanie 2 stacji pompowych: podwójnej na potrzeby odprowadzania ścieków fekalnych i wód zęzowych oraz pojedynczej na potrzeby odpompowywania ścieków z toalet turystycznych (chemicznych).

Ścieki fekalne będą odprowadzane do kanalizacji miejskiej sanitarnej poprzez studzienkę rozprężną. Wody zęzowe będą odprowadzane do kanalizacji miejskiej sanitarnej poprzez separator substancji ropopochodnych.

Ścieki z toalet turystycznych będą odprowadzane do zbiornika nieczystości skąd po napełnieniu będą wywożone przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo.

Elementem umożliwiającym bezpośredni odbiór ścieków z jachtów będą zlokalizowane stojaki z rozwijanym z bębna węzłem ssawnym długości 10m zapewniającym odprowadzenie ścieków sanitarnych i wody zęzowej bezpośrednio z pokładu zacumowanych jachtów.

Szacunkowa sumaryczna ilość ścieków – wód zęzowych i toalet jachtowych – około 2 l/s.

Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych:

Odprowadzenie wód deszczowych z jezdni i miejsc postojowych poprzez separator substancji ropopochodnych do jeziora.

Odprowadzenie wód deszczowych z ciągu pieszo – rowerowego ze względu na możliwość wjazdu samochodów obsługi technicznej projektuje się podczyścić na poduszkach sorpcyjnych i odprowadzić do jeziora.

Odprowadzenie wód deszczowych z chodników projektuje się bezpośrednio na tereny zagospodarowane zielenią.

Rodzaj, przewidywanie ilości i sposób postępowania z odpadami:

Na terenie opracowania wzdłuż ciągu pieszo rowerowego oraz alejek spacerowych projektuje się kosze uliczne. Przy wyjściach na ciąg pieszo rowerowy z pomostów pływających projektuje się placzki z pojemnikami do segregacji odpadów. W projektowanym budynku obsługi Centrum Żeglarstwa projektuje się pomieszczenie do selektywnej zbiórki odpadów.

8. TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

Teren inwestycji zlokalizowany jest w odległości ok. 50 km od granicy z Rosją. Drogi wodne łączące teren inwestycji z terytorium Rosji są możliwe poprzez połączenie jeziora Ryńskiego systemem kanałów i jezior z Jeziorem Mamry w którym to jeziorze ma swój początek rzeka Węgorapa płynąca przez ok. 44 km po terenie Polski a następnie wpływa na teren Rosji. Ze względu na odległość oraz długi i skomplikowany system połączeń wodnych nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania inwestycji.

9. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16.KWIETNIA 2004R O OCHRONIE PRZYRODY ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZNEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja wraz z Jeziorem Ryńskim, miastem Ryn oraz terenami położone w południowej, wschodniej i północno – wschodniej części znajdują się w obszarze chronionego krajobrazu.

Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000 w skład której wchodzi Obszar Specjalnej Ochrony (OSO) dla którego podstawę prawną stanowi Dyrektywa Ptasia wokół planowanej inwestycji posiada cztery obszary ptasich siedlisk:

- OSO Jezioro Dobskie – ok. 20 km od planowanej inwestycji (kierunek północny)
- OSO Jezioro Łuknajno – ok. 20 km od planowanej inwestycji (kierunek południowy)
- OSO Bagna Nietlickie – ok. 25 km od planowanej inwestycji (kierunek wschodni)
- OSO Puszcza Borecka – ok. 50 km od planowanej inwestycji (kierunek północno - wschodni)

W kierunku północnym, w odległości ok. 30 km od planowanej inwestycji znajduje się Ostoja Północno – Mazurska NATURA 2000.

W kierunku południowym, w odległości ok. 17 km od planowanej inwestycji znajduje się: Mazurski Park Krajobrazowy.

Inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko w tym obszarze.