

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

dla przedsięwzięcia polegającego na „**Budowa nowej kładki pieszo-jezdnej nad rzeką Wisłok na przedłużeniu ul. Nadrzecznej w miejscowości Besko wraz z dojazdami i przebudową kolidujących sieci, w ramach zadania pn. „Budowa kładki pieszo-jezdnej nad rzeką Wisłok na przedłużeniu ul. Nadrzecznej w miejscowości Besko, wraz z dojazdami i przebudową kolidującego uzbrojenia terenu ”**”

1. Inwestor:

Gmina Besko ul. Podkarpacka 5, 38-524 Besko

2. Pełnomocnik

Marta Krężel

3. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia:

A. Budowa nowej kładki pieszo-jezdnej

Projektowana kładka pieszo-jezdna powstanie na przedłużeniu prostopadłego do rzeki odcinka ul. Nadrzecznej (na prawym brzegu) i zapewni połączenie z ul. Kolejową (na lewym brzegu). Kładka będzie miała znaczenie lokalne, a okoliczni mieszkańcy będą mogli przemieszczać się pomiędzy częściami miejscowości na lewym i prawym brzegu w znacznie bezpieczniejszy sposób, bez potrzeby korzystania z bardzo ruchliwej drogi krajowej. Koryto rzeki wraz ze skarpami to obszar NATURA 2000. Dlatego kładkę przewidziano jako obiekt jednoprzęsłowy, a podpory usytuowano poza zasadniczym korytem - na górze skarpu. Rozpiętość teoretyczna obiektu wyniesie $L_t=51,75$ m.

Na kładce przewiduje się jednokierunkowy ruch pojazdów. W przekroju poprzecznym obiekt będzie mieścił jezdnię o szerokości 2,5 m z obustronnymi opaskami 2x 0,5 m oraz obustronne chodniki o szerokości użytkowej po 1,5 m. Chodniki będą oddzielone od jezdni za pomocą barier drogowych, a wzdłuż krawędzi mostu zabezpieczone za pomocą balustrad aluminiowych lub stalowych o wysokości 1,2 m.

Konstrukcję nośną obiektu będą stanowiły dwa pionowe dźwigary łukowe typu Langer. Łuki przewidziano z rur stalowych o średnicy zewnętrznej ok. 0,5 m. Konstrukcję nośną pomostu będą stanowiły stalowe belki podłużne o wysokości ok. 0,5 m z poprzecznicami. Pomost zostanie wykonany w formie płyty żelbetowej zespolonej z podłużnymi belkami stalowymi. Założono posadowienie na wielkośrednicowych palach żelbetowych.

Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- | | |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| 1. - rozpiętość teoretyczna | 51,75 m, |
| 2. - długość całkowita (do końca wsporników pod płyty przejściowe) | ok. 56m, |
| 3. - długość całkowita łącznie z płytami przejściowymi | ok. 63m, |
| 4. - szerokość jezdni | $0,5 + 2,5 + 0,5 = 3,5$ m, |
| 5. - szerokość użytkowa chodników | $1,5 + 1,5$ m, |
| 6. - szerokość całkowita | 9,68 m, |

7. - kąt skosu
8. - nośność

ok. 85°,
klasa D wg PN-85/S-10030.

B. Dojazdy do kładki

Na lewym brzegu rzeki kładka łączy się z ul. Kolejową dojazdem o długości ok. 15m. Zakłada się, że szerokość dwukierunkowej jezdni na długości dojazdu wyniesie 6,0 m, co zapewni możliwość oczekiwania pojazdów na wjazd na kładkę. Po obu stronach jezdni zostaną wykonane chodniki o szerokości 1,5 m.

Natomiast na prawym brzegu zjazd z kładki został wkomponowany w zakręt ul. Nadrzecznej. Z uwagi na wyniesienie obiektu ponad poziom istniejącej ul. Nadrzecznej na ok. 1,6 m, dojazdy do kładki będą prowadziły po nasypach drogowych. W rejonie działki nr 2564 przewidziano żelbetową ścianę oporową utrzymującą nasyp drogowy. Wzdłuż wjazdu na kładkę z prostopadłego odcinka ul. Nadrzecznej przewidziano chodnik jednostronny o szerokości 1,5 m - na przedłużeniu chodnika na kładce od strony dolnej wody. Szerokość jezdni na tym odcinku wyniesie 6,0 m, co zapewni możliwość oczekiwania pojazdów na wjazd na kładkę. Na wjeździe na kładkę z odcinka ul. Nadrzecznej równoległego do rzeki przewidziano poszerzenie jezdni do ok. 5,0 m - wzdłuż jezdni przewidziano pobocze.

Wykonanie wjazdów na kładkę z ul. Nadrzecznej na nasypach drogowych spowoduje, że odcinek tej ulicy prostopadły do rzeki nie może służyć jako dojazd do posesji nr 9 (dz. 2191/1), 11 (dz. 2192/1) i 15 (dz. 2196/6). W związku z tym zaprojektowano osobny dojazd do tych posesji z jezdnią o szerokości 3,0 m.

Nawierzchnia na dojazdach do kładki zostanie wykonana z betonu asfaltowego. Jedyne dojazdy do posesji nr 9, 11 i 15 będzie wykonany z nawierzchnią tłuczniową.

C. Uzbrojenie terenu

Planuje się przebudowę uzbrojenia terenu w celu uniknięcia kolizji z projektowaną kładką i dojazdami do niej w następującym zakresie:

- na prawym brzegu:

- energetyka - przebudowa - likwidacja dwóch lamp oświetleniowych, budowa nowej lampy na trasie dojazdu, przeniesienie słupów przelotowych poza zakres kolizji z nową trasą drogi dojazdowej,
- telekomunikacja - zabezpieczenie i przebudowa - pod dojazdem do kładki na kablach zostanie zamontowana rura ochronna, a studzienka teletechniczna przy narożu działki nr 2196/3 będzie przeniesiona poza zakres kolizji z nową trasą drogi dojazdowej lub zlikwidowana, kable sieci napowietrznej obecnie zawieszane na słupach energetycznych będą przewieszane na słupy w ich nowym usytuowaniu,
- kanalizacja sanitarna - dostosowanie - pokrywy studzienek na trasie nowych dojazdów do kładki zostaną podniesione do projektowanego poziomu nowej jezdni na nasypie,
- wodociąg - przebudowa i dostosowanie - hydrant przy posesji nr 30 (dz. nr 2564) zostanie zlikwidowany, a nowy wykonany przy granicy z działką nr 2565/3, zasuwy na trasie nowych dojazdów zostaną przeniesione zgodnie z warunkami technicznymi Właściciela sieci,
- gazociąg - przebudowa - gazociąg na trasie nowych dojazdów zostanie przebudowany zgodnie z warunkami technicznymi Właściciela sieci.

Planuje się budowę następującego uzbrojenia terenu:

- energetyka - montaż lamp oświetleniowych na kładce,

- budowa wpustów mostowych na kładce, wpustów drogowych i odwodnienia liniowego na trasie dojazdów, wraz z budową kolektora zbiorczego i studni kanalizacyjnych z wylotem do na skarpę rzeki Wisłok na prawym brzegu oraz z wylotem na teren nadbrzeżny rzeki Wisłok na lewym brzegu.

Nie przewiduje się przebudowy innych istniejących ani budowy nowych urządzeń obcych, o ile taka potrzeba nie wyniknie w toku dalszych prac nad projektem i uzgodnień branżowych. Istniejące uzbrojenie terenu oraz sposób odwodnienia opisano szczegółowo w dalszych punktach Karty Informacyjnej.

D. Umocnienie brzegów

Umocnienia brzegów przewiduje się jedynie w najbliższym sąsiedztwie wylotów odwodnienia W1 i W2. Przy wylotach, pola o wymiarach 1,5 x 2,0 m zostaną umocnione za pomocą narzutu gładkiego z głazów o średnim wymiarze 0,5 m. Dzięki temu woda odprowadzana wylotami nie będzie powodowała rozmywania terenu, będzie rozplywała się na powierzchni umocnień i łagodnie spływała na teren.

Nie zakłada się żadnych robót umocnieniowych dna i skarp rzeki, które miałyby na celu ochronę koryta przed rozmyciem przez wody powodziowe. Podpory kładki usytuowane są w górnej części skarp - poza zasadniczym korytem rzeki, a także posadowione są na palach wielkośrednicowych osadzonych w skale - nie zachodzi ryzyko podmycia podpór (nawet w mało prawdopodobnym przypadku rozmycia brzegów w sąsiedztwie podpór, sposób posadowienia zapewnia ich stabilność). Stąd nie zachodzi konieczność umacniania koryta celem ochrony podpór przed podmyciem.

E. Odwodnienie

Odwodnienie kładki

W przekroju poprzecznym jezdni przewidziano odwrotny spadek daszkowy z najniższym punktem w osi podłużnej obiektu. Chodnikiem również nadano spadki poprzeczne w kierunku osi podłużnej kładki. Niweletę obiektu przewidziano w łuku pionowym z najwyższym punktem w środku rozpiętości. Spadki podłużne na końcach kładki wynoszą ok. 5,0%. Woda opadowa z jezdni i chodników będzie spływała do osi podłużnej jezdni, a dalej zgodnie ze spadkami niwelety w kierunku podpór. Założono, że kładka zostanie odwodniona za pomocą dwóch wpustów usytuowanych przed podporami, a woda będzie odprowadzana do nowych projektowanych studni posiadających wyloty na teren.

Odwodnienie dojazdów

Z uwagi na uwarunkowania związane z ochroną przeciwpowodziową, projektowana kładka zostanie wyniesiona ponad otaczający teren na ok. 2 m w strefie podporowej (ok. 1,6 m ponad poziom istniejącej ul. Nadrzecznej). Z tego powodu dojazdy do kładki będą wykonane na nasypach, a wody opadowe i roztopowe będą spływały zgodnie ze spadkami jezdni.

Na lewym brzegu nowa jezdnia została doprowadzona do ul. Kolejowej. Ulica Kolejowa na odcinku inwestycji na praktycznie 0% spadek podłużny, a woda z jej powierzchni spływa równomiernie na teren. Aby zapobiec powstawaniu zastoiska wody, na całej szerokości dojazdu przewidziano odwodnienie liniowe odbierające wodę z dojazdu do kładki oraz wodę spływającą z ul. Kolejowej. Zebrana woda będzie odprowadzona do projektowanej studni kanalizacyjnej, a dalej wylotem W1 na teren zielony na brzegu rzeki. Do tej samej studni będzie włączony wpust znajdujący się na kładce.

Na prawym brzegu odwodnienia liniowe przewidziano w najniższych punktach dojazdów na odcinku prostopadłym i równoległym do rzeki. Dodatkowo zaprojektowano wpusty drogowe. Zebrana woda będzie odprowadzana do projektowanych studni kanalizacyjnych, a ostatecznie za pomocą wylotu na skarpy rzeki. Do systemu odwodnienia zostanie też włączony wpust na kładce oraz wpust odwodnienia terenu przed ścianą oporową na działce nr 2564.

4. Rodzaje i przewidywana ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii.

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych

W czasie użytkowania obiektu, nie będą powstawały żadnego rodzaju ścieki socjalno-bytowe. Natomiast w czasie budowy wykonawca będzie utrzymywał na placu kabiny sanitarne, obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę.

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Wody opadowe w czasie budowy będą spływały powierzchniowo na teren. Wykonawca będzie wykorzystywał urządzenia i pojazdy sprawne technicznie, nie dopuszczając do zanieczyszczenia środowiska ropopochodnymi pochodzącymi w wycieków.

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych (parkingi, drogi itp.)

Obecnie wody opadowe i roztopowe z ul. Nadrzecnej i Kolejowej spływają na teren zgodnie ze spadkami poprzecznymi i podłużnymi tych dróg. Po przebudowie, wody spływające z nowej kładki pieszo-jezdnej oraz dojazdów (na prawym brzegu wykonanych zasadniczo po śladzie ul. Nadrzecnej) będą ujęte za pomocą wpustów punktowych i liniowych. Za pomocą zaprojektowanego systemu studni i kolektorów, zebrane wody zostaną odprowadzone na brzegi rzeki Wisłok wylotami W1 na lewym brzegu i W2 na prawym brzegu.

Ilość wody odprowadzonej do obu wpustów drogowych (do każdego z połowy powierzchni kładki i budowanych dojazdów) będzie następująca:

- dla $p=10\%$ $q_{dla\ t=10min} = 322 \frac{dm^3}{s \times ha}$ (wg E. Bogdanowicz, J. Stachy. IMGW)

- powierzchnia kładki i dojazdów dla wylotu W1 (lewy brzeg): $A = 515\ m^2$,

- pow. zredukowana dla wylotu W1 (lewy brzeg): $A = 0,95 \times 515 = 490\ m^2$,

- pow. kładki i dojazdów dla wylotu W2 (prawy brzeg): $A = 900\ m^2$,

- pow. zredukowana dla wylotu W2 (prawy brzeg): $A = 0,95 \times 900 = 855\ m^2$,

- ilość wody do odprowadzenia wylotem W1: $Q_1 = 490 \times 322 / 10000 = \text{ok. } 16 \frac{dm^3}{s}$,

- ilość wody do odprowadzenia wylotem W2: $Q_2 = 855 \times 322 / 10000 = \text{ok. } 28 \frac{dm^3}{s}$,

- ilość wody do odprowadzenia razem: $Q = 16 + 28 = \text{ok. } 44 \frac{dm^3}{s}$.

Standardy emisyjne zanieczyszczeń zawartych w ściekach opadowych odprowadzanych z dróg i obiektów towarzyszących określone zostały dla zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych (Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych - Dz. U. 2019, poz. 1311). Zgodnie z wymienionym Rozporządzeniem wody opadowe i roztopowe wprowadzane do wód lub do ziemi, nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych. W Rozporządzeniu ograniczono ilość zawiesin ponieważ ich najdrobniejsze frakcje o rozwiniętej powierzchni adsorpcji zawierają znaczną ilość substancji biogennych, organicznych i metali ciężkich.

Z założenia wody opadowe i roztopowe pochodzące z powierzchni dróg klasy niższej niż G zgodnie z §17 ust. 2 Rozporządzenia (Dz. U. 2019 nr 1311) spełniają te wymagania i mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania.

Zgodnie z literaturą, występowanie zanieczyszczeń ropopochodnych w ściekach opadowych w ilościach przekraczających obowiązującą wartość dopuszczalną – o charakterze trwałym – rejestrowane jest praktycznie wyłącznie w takich obiektach infrastruktury drogowej jak stacje paliw, duże place parkingowe, zaplecza warsztatów oraz na terenach silnie zurbanizowanych, gdzie odwodnienie dróg jest często elementem komunalnej kanalizacji deszczowej odwadniającej nie tylko pasy ruchu, ale również tereny przemysłowe, składowe, itp.. W omawianym przypadku odwadniane są pasy ruchu w terenie o zabudowie mieszkaniowej typu wiejskiego - droga wewnętrzna, w związku z czym nie należy spodziewać się przekroczenia dopuszczalnej ilości węglowodorów ropopochodnych w spływających wodach opadowych i roztopowych.

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

Na obiekcie nie będą zamontowane żadne urządzenia emitujące hałas, zanieczyszczenia powietrza, odpady, ścieki, pola elektromagnetyczne lub inne elementy powodujących uciążliwości (np. odory). W czasie budowy wykonawca zastosuje rozwiązania materiałowe i sprzętowe posiadające odpowiednie atesty zapewniające ochronę środowiska.

5. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

Nie występują.

6. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach przedmiotowej inwestycji przeprowadzona zostanie rozbiórka nawierzchni na istniejącej jezdni ul. Nadrzecznej. Z uwagi na prowadzenie robót poza korytem rzeki, zakłada się, że nie ma możliwości, aby materiały te dostały się do wód płynących.

Zakres inwestycji nie obejmuje rozbiórki innych obiektów / elementów mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Wójta Gminy Besko

Mariusz Bałaban

Informacje wskazane w niniejszej charakterystyce pochodzą z karty informacyjnej przedsięwzięcia – dokumentu przedłożonego przez podmiot planujący podjęcie realizacji przedsięwzięcia.