

## KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 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. z 2008 r. nr 199, poz. 1227 ze zmianami)

do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia polegającego na  
**budowie kładki pieszo-jezdnej nad rzeką Wisłok na przedłużeniu ul. Nadrzecnej w miejscowości Besko wraz z dojazdami i przebudową kolidujących sieci, w ramach zadania pn. „BUDOWA KŁADKI PIESZO-JEzdNEJ NAD RZEKĄ WISŁOK NA PRZEDŁUŻENIU UL. NADRZECNEJ W MIEJSCOWOŚCI BESKO, WRAZ Z DOJAZDAMI I PRZEBUDOWĄ KOLIDUJĄCEGO UZBROJENIA TERENU”.**

### 1. Rodzaj, skala przedsięwzięcia /np. zdolność produkcyjna, ilość zatrudnianych osób/:

Rzeka Wisłok przepływa przez środek miejscowości Besko i praktycznie dzieli ją na dwie równe części. Most w ciągu drogi DK28 stanowi jedyne połączenie pomiędzy częścią lewobrzeżną a prawobrzeżną - cały lokalny ruch drogowy przejmuje obecnie droga krajowa. Taka sytuacja jest niezwykle niebezpieczna tak dla uczestników ruchu tranzytowego jak i lokalnego. Każdy wjazd i zjazd z drogi krajowej zaburza płynność ruchu tranzytowego.

Aby częściowo odciążyć drogę DK28 od ruchu lokalnego Zamawiający planuje budowę nowej kładki pieszo-jezdnej nad rzeką Wisłok na wysokości boiska piłkarskiego. Projektowana kładka połączy ul. Kolejową z prostopadłym do rzeki odcinkiem ul. Nadrzecnej,

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę nowej kładki pieszo-jezdnej o rozpiętości teoretycznej  $L_t=51,75$  m, która połączy ul. Nadrzeczną na prawym brzegu z ul. Kolejową na lewym brzegu rzeki,
- budowę dojazdów do kładki z ul. Kolejowej i z ul. Nadrzecnej,
- budowę ściany oporowej utrzymującej nasyp drogowy w sąsiedztwie działki nr 2564,
- przebudowę istniejących kolidujących sieci uzbrojenia terenu.

### Projektowany zakres robót:

#### A. Budowa nowej kładki pieszo-jezdnej

Projektowana kładka pieszo-jezdna powstanie na przedłużeniu prostopadłego do rzeki odcinka ul. Nadrzecnej (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 skarp. Rozpiętość teoretyczna obiektu wyniesie  $L_t=51,75$  m.

Na kładce przewiduje się jednokierunkowy ruch pojazdów. W przekroju poprzecznym obiekt będzie mieścić 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 poprzecznymi. Pomost zostanie wykonany w formie płyty żelbetowej zespolonej z podłużnymi belkami stalowymi. Założono posadowienie na wielkośrednicowych palach żelbetowych.

Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- |   |                            |
|---|----------------------------|
| - rozpiętość teoretyczna  | 51,75 m,                   |
| - długość całkowita (do końca wsporników pod płyty przejściowe) | ok. 56m,                   |
| - długość całkowita łącznie z płytami przejściowymi             | ok. 63m,                   |
| - szerokość jezdni  | $0,5 + 2,5 + 0,5 = 3,5$ m, |
| - szerokość użytkowa chodników                                  | $1,5 + 1,5$ m,             |
| - szerokość całkowita   | 9,68 m,                    |
| - kąt skosu   | ok. 85°,                   |
| - nośność   | 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 zawieszone na słupach energetycznych będą przewieszone 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. Chodnikom 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 odprowadzana 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 prostym 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.

**Usytuowanie przedsięwzięcia** /gmina, miejscowość, ulica, dane dotyczące działek – nr, obręb, powierzchnia w m2, właściciel: imię i nazwisko, adres/

Projektowana kładka usytuowana jest na następujących działkach w Besku - wypis z rejestru gruntów – załącznik Z5, stan prawny nieruchomości w formie rysunkowej – załącznik Z6):

- obręb 0001 Besko

działka nr 551	właściciel:	POWIAT SANOCKI, siedziba: ul. Rynek 1, 38-500 Sanok, POWIATOWY ZARZĄD DRÓG W SANOKU, siedziba: ul. Stanisława Witkiewicza 8, 38-500 Sanok
działka nr 2000/14	właściciel:	SKARB PAŃSTWA, REGIONALNY ZARZĄD GOSPODARKI WODNEJ W KRAKOWIE, siedziba: ul. Marszałka Józefa Piłsudskiego 22, 31-109 Kraków
działka nr 2190 działka nr 4074/2 działka nr 2563	właściciel:	GMINA BESKO, siedziba: ul. Podkarpacka 5, 38-524 Besko
działka nr 2564	właściciel:	Dębińska Natalia ul. Żurawia, 38-500 Sanok
działka nr 2567/3	właściciel:	Sokołowski Wojciech ul. Nadrzeczna 32, 38-524 Besko
działka nr 2565/3	właściciel:	Borkowska Zofia ul. Nadrzeczna 34, 38-524 Besko Czapor Ewa ul. Nadrzeczna 34, 38-524 Besko Sowa Marta adres: Wzdów 106, 36-211 Wzdów
działka nr 2192/1	właściciel:	Folcik Helena ul. Nadrzeczna 11, 38-524 Besko Knurek Elżbieta ul. Nadrzeczna 11, 38-524 Besko Knurek Robert ul. Nadrzeczna 11, 38-524 Besko
działka nr 2196/6	właściciel:	Śmietana Kazimierz ul Nadrzeczna 15, 38-524 Besko
działka nr 2196/3	właściciel:	Bacior Rafał ul. Zubrzyckiego 66/7, 41-605 Świętochłowice

**Obsługa komunikacyjna:** kładka pieszo-jezdna nad rzeką Wisłok została usytuowana w ciągu nowej drogi łączącej ul. Nadrzeczną na prawym brzegu z ul. Kolejową na lewym brzegu rzeki w miejscowości Besko.

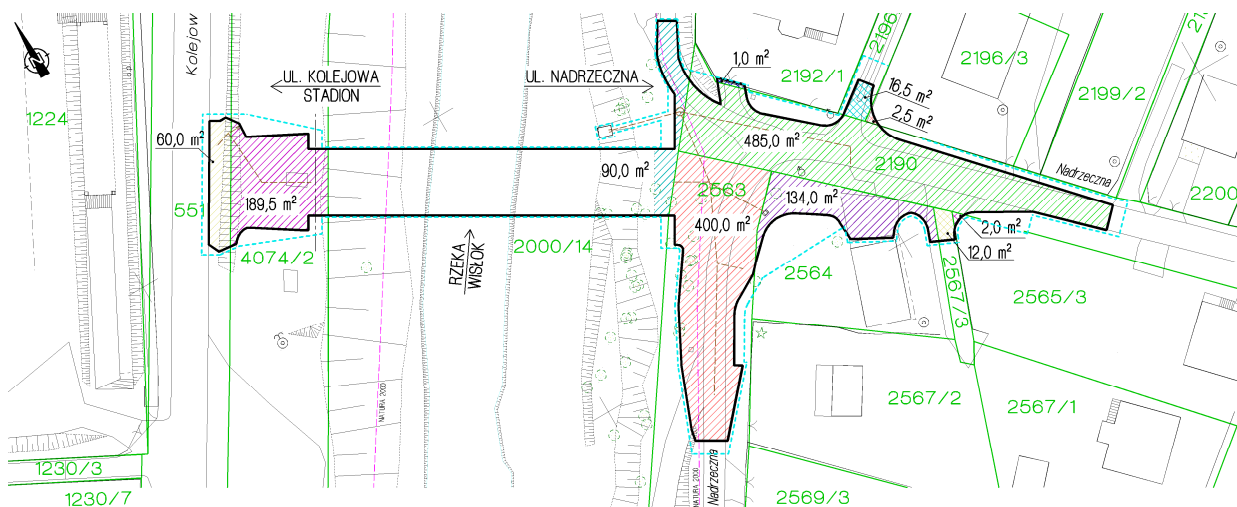
**2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz o dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokryciu szatą roślinną** /należy podać gabaryty planowanych obiektów budowlanych wraz ze wskazaniem, jaki procent powierzchni działki zostanie wyłączony z powierzchni biologicznie czynnej (zabudowy). Ponadto wskazane jest także porównanie dotychczasowego użytkowania terenu z planowanym jego zagospodarowaniem. Zalecane jest także wskazać, czy w ramach prowadzonych prac planuje się zniszczenie szaty roślinnej, np. wycinkę drzew/

a) powierzchnia nieruchomości przeznaczona bezpośrednio pod planowane przedsięwzięcie (powierzchnia zabudowy)

Zajętość terenu:

działka nr 551	ok. 60,0	m <sup>2</sup>	działka nr 2565/3	ok. 2,0	m <sup>2</sup>
działka nr 4074/2	ok. 189,5	m <sup>2</sup>	działka nr 2190	ok. 485,0	m <sup>2</sup>
działka nr 2000/14	ok. 90,0	m <sup>2</sup>	działka nr 2192/1	ok. 1,0	m <sup>2</sup>
działka nr 2563	ok. 400,0	m <sup>2</sup>	działka nr 2196/6	ok. 16,5	m <sup>2</sup>
działka nr 2564	ok. 134,0	m <sup>2</sup>	działka nr 2196/3	ok. 2,5	m <sup>2</sup>
działka nr 2567/3	ok. 12,0	m <sup>2</sup>			

Całkowita zajętość terenu dla inwestycji wynosi ok. 1392,5 m<sup>2</sup>.



*Powierzchnia zabudowy.*

b) powierzchnia użytkowa planowanego obiektu (w zakresie opracowania, zgodnie z załączonym rysunkiem 'Projekt zagospodarowania terenu' – załącznik Z7)

- po zakończeniu budowy nowego mostu zagospodarowanie terenu będzie następujące :
  - most - nawierzchnia asfaltowa ok. 190 m<sup>2</sup>,
  - chodniki na moście (nawierzchnia z modyfik. bitumu) ok. 330 m<sup>2</sup>,
  - nawierzchnia asfaltowa na dojazdach ok. 700 m<sup>2</sup>,
  - chodniki na dojazdach (betonowa kostka brukowa) ok. 150 m<sup>2</sup>,
  - dojazd do posesji - nawierzchnia tłuczniowa ok. 230 m<sup>2</sup>,
  - powierzchnia umocnień skarp
    - umocnienia przy wylocie W1 ok. 3 m<sup>2</sup>,
    - umocnienie przy wylocie W2 ok. 3 m<sup>2</sup>.



c) dotychczasowy sposób wykorzystywania ww. terenu i obiektów budowlanych

Planowana inwestycja będzie realizowana w miejscowości Besko, w terenie zagospodarowanym o charakterze wiejskim. Wzdłuż lewego brzegu rzeki istnieje pas zieleni z altankami turystycznymi, a za nim ulica Kolejowa, która jest drogą powiatową. Wzdłuż ul. Kolejowej istnieje zabudowa mieszkaniowa i gospodarska, a w rejonie inwestycji także boisko sportowe.

Na prawym brzegu rzeki występuje gęsta zabudowa mieszkaniowa i gospodarska. Obsługę komunikacyjną zapewnia ul. Nadrzeczna, którą tworzy odcinek prostopadły do rzeki (zjazd z ul. Starowiejskiej) oraz odcinek równoległy do rzeki poprowadzony bezpośrednio wzdłuż brzegu. Projektowana kładka powstanie na przedłużeniu odcinka ul. Nadrzecznej prostopadłego do rzeki.

Na dalszych zdjęciach przedstawiono widok terenu inwestycji.



Rys. 1. Widok na teren inwestycji. Na pierwszym planie widoczna ul. Kolejowa i lewy brzeg rzeki. Orientacyjnie oznaczono oś projektowanej kładki oraz odcinek ul. Nadrzecznej równoległy do rzeki.



Rys. 2. Widok na odcinek ul. Nadrzecznej prostopadły do rzeki. Będzie to główny wjazd na projektowaną kładkę.



Rys. 3. Widok na rejon zakrętu ul. Nadrzecznej. W głębi zdjęcia widoczny odcinek ul. Nadrzecznej równoległy do rzeki. Orientacyjnie oznaczono wjazd na projektowaną kładkę. Na pierwszym planie zjazd do brodu na rzece Wisłok.



Rys. 4. Widok na koryto rzeki Wisłok w stronę dolnej wody. W dali widoczna jest istniejąca kładka dla pieszych.

Koryto rzeki Wisłok zostało objęte zakresem obszaru Natura 2000. Z uwagi na zgrubną dokładność naniesienia granic tego obszaru na mapach, podlegają one obecnie aktualizacji, natomiast aktualizacja na rozważanym terenie nie została jeszcze ogłoszona. Na *Projekcie zagospodarowania terenu* naniesiono granice obszaru Natura 2000 w jego obecnym kształcie. Natomiast, prawdopodobnie z uwagi na dokładność wrysowania linii na mapach, w rejonie planowanej inwestycji obszar ten jest przesunięty w stronę prawego brzegu, skutkiem czego obejmuje tereny przyległe bezpośrednio do dzisiejszej ul. Nadrzecznej, natomiast nie obejmuje większej części skarpy lewobrzeżnej. W konsekwencji podpora B projektowanej kładki znalazła się w granicach obszaru Natura 2000, chociaż znajduje się poza korytem rzeki. Wydaje się jednak, że celem wyznaczenia tego obszaru było wydzielenie koryta rzeki.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie w sprzeczności z postanowieniami „Planu gospodarowania wodami dorzecza Wisły” ani „Rozporządzenia nr 4/2014 Dyrektora RZGW w Krakowie z dnia 16 stycznia 2014 r. w sprawie warunków korzystania z wód regionu wodnego Górnej Wisły” z późn. zm. i nie wpłynie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych określonych w tych dokumentach.

Rzeka Wisłok znajduje się w granicach jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o oznaczeniu PLRW2000142263337 i należy do zlewni Wisły w granicach scalonej jednolitej części wód powierzchniowych (SJCWP) o znaku GW0152 – region wodny Górnej Wisły. Status wód określono jako silnie zmienioną część wód. Stan/potencjał ekologiczny wód jest dobry i powyżej dobrego, stan chemiczny jest dobry. Stan ogólny jest dobry.



Planowana inwestycja znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych PLGW2000152 w rejonie wodnym Górnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny wód jest dobry, a ryzyko osiągnięcia celów środowiskowych nie występuje.

Ustalenia wynikające z planu zarządzania ryzykiem powodziowym, planu przeciwdziałania skutkom suszy oraz krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych nie dotyczą przedmiotowej sprawy.

#### Uzbrojenie terenu – stan istniejący

W rejonie inwestycji istnieje następujące uzbrojenie terenu:

- lewy brzeg
  - nadziemna linia energetyczna wzdłuż ul. Kolejowej,
  - nadziemna linia teletechniczna wzdłuż ul. Kolejowej,
- prawy brzeg
  - napowietrzna linia energetyczna wraz z oświetleniem (słup przelotowy z lampą przy narożu działki nr 2196/3 do przestawienia,
  - podziemna linia energetyczna oświetleniowa (lampa na granicy działek drogowych nr 2563 i 2190 do likwidacji),
  - podziemne kable teletechniczne (do zabezpieczenia pod dojazdami do mostu, studnia teletechniczna przy narożu działki nr 2196/3 do przeniesienia poza zakres kolizji z nowymi dojazdami lub do likwidacji),
  - wodociąg z hydrantem (przeniesienie hydrantu na zakręcie ul. Nadrzecznej, nie zakłada się zmiany trasy wodociągu),
  - kanalizacja sanitarna ks200 (przebudowa w zakresie podwyższenia pokryw studni do poziomu nowych dojazdów do kładki),
  - gazociąg (przebudowa poza zakres kolizji z nowymi dojazdami, zgodnie z warunkami przebudowy Właściciela sieci).

d) pokrycie szatą roślinną (istniejącą i planowaną) oraz określenie ewentualnych kolizji:

- szata roślinna znajdująca się na terenie planowanej inwestycji

W najbliższym sąsiedztwie inwestycji rosną drzewa, samosiejki oraz roślinność trawiasta.

- określenie ewentualnych kolizji planowanej inwestycji z istniejącą zielenią

Realizacja inwestycji wymaga usunięcia drzew na trasie projektowanej kładki i dojazdów. Dokładna liczba i gatunki drzew do usunięcia zostaną określone w terminie późniejszym, a na usunięcie drzew uzyskane będzie pozwolenie.

### **3) rodzaj technologii /w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – szczegółowy opis technologii, rodzaj, ilość maszyn i urządzeń, asortyment, wielkość i ilość produkcji/**

Budowa nowej kładki rozpocznie się od wykonania podpór słupowych posadowionych na palach wielkośrednicowych. W czasie wznoszenia podpór, na terenie zielonym wzdłuż lewego brzegu rzeki (pomiędzy krawędzią skarpy a ul. Kolejową) będzie montowana stalowa konstrukcja kładki (wykonana wcześniej w wytwórni konstrukcji stalowych i przewieziona na plac budowy w postaci większych elementów montażowych). Zakłada się, że konstrukcja zostanie zmontowana w całości. Następnie za pomocą dźwigu będzie podniesiona i ustawiona w położeniu docelowym na podporach. W dalszej kolejności, za pomocą dźwigu, na konstrukcji zostaną zamontowane płyty filigranowe stanowiące deskowanie tracone pomostu. Po ułożeniu zbrojenia, pomost zostanie zabetonowany. Tym sposobem zakończone będą prace związane z



wykonaniem konstrukcji nośnej kładki nad korytem rzeki. Przyjęta technologia pozwala na przeprowadzenie robót bez konieczności wznoszenia rusztowań w korycie rzeki.

Dalsze prace będą obejmowały roboty wykończeniowe: wykonanie płyt chodnikowych, montaż barier, balustrad i oświetlenia kładki. Równolegle prowadzona będzie budowa dojazdów oraz roboty związane z usunięciem kolizji z sieciami w zakresie opracowania (wg p. 1). Po wykonaniu wylotów W1 i W2 kanalizacji deszczowej, teren bezpośrednio przed nimi narażony na rozmycie zostanie umocniony za pomocą narzutu kamiennego z głazów na powierzchni 1,5 x 2,0 m. Zakończenie budowy nastąpi po wykonaniu robót wykończeniowych i uporządkowaniu terenu budowy.

Kolejno realizowane będą następujące roboty związane z rozbiórką istniejącego i budową nowego mostu:

- wykonanie pali wielkośrednicowych oraz wspartych na nich podpór słupowych kładki,
- scalenie kompletnej konstrukcji stalowej kładki na lewym brzegu – zakłada się wykorzystanie do tego celu terenu zielonego pomiędzy ul. Kolejową a krawędzią koryta,
- wykonanie ścian żelbetowych utrzymujących nasypy drogowe za słupami podpór,
- montaż gotowej konstrukcji nośnej na uprzednio przygotowanych podporach za pomocą dźwigu ustawionego na lewym brzegu,
- montaż prefabrykowanych filigranowych płyt żelbetowych (deskowanie tracone) pomostu za pomocą dźwigu,
- roboty zbrojeniowe pomostu oraz betonowanie płyty pomostowej,
- rozbiórka istniejącej asfaltowej nawierzchni ul. Nadrzecznej oraz zdjęcie ziemi urodzajnej na lewym brzegu w zakresie dojazdów do wykonania,
- wykonanie nasypów drogowych na dojazdach do poziomu spodu płyt przejściowych,
- wykonanie płyt przejściowych (ułożenie chudego betonu, zbrojenie i betonowanie),
- wykonanie żelbetowej ściany oporowej w sąsiedztwie działki nr 2564 (ułożenie chudego betonu, zbrojenie i betonowanie),
- dokończenia nasypów drogowych i wykonanie warstw podbudowy drogowej,
- ułożenie krawężników na dojazdach,
- montaż na kładce krawężników i desek gzymsowych, zbrojenie i betonowanie płyt chodnikowych,
- montaż balustrad aluminiowych lub stalowych oraz barier wzdłuż jezdni,
- montaż lamp oświetleniowych na kładce,
- wykonanie chodników z kostki brukowej betonowej na dojściach do kładki,
- ułożenie nawierzchni z betonu asfaltowego na kładce i na dojazdach,
- pozostałe roboty wykończeniowe na kładce i na dojazdach.
- roboty związane z usunięciem kolizji z sieciami oraz z wykonaniem kanalizacji deszczowej w zakresie robót będą prowadzone równolegle z robotami głównymi,
- wykonanie umocnień terenu w sąsiedztwie wylotów W1 i W2 (zabezpieczeni przed rozmyciem terenu bezpośrednio przed wylotami),
- roboty wykończeniowe i porządkowe.

Technologia wykonywania robót jest powszechnie znana i zgodna z Normami Budowlanymi.

Wszelkie odpady materiałowe (np. nawierzchnia asfaltowa) będą przekazane specjalistycznym firmom do przeprowadzenia możliwych procesów odzysku lub zostaną oddane do utylizacji, jeśli żadna forma odzysku nie będzie możliwa. Roboty rozbiórkowe nawierzchni będą prowadzone poza korytem rzeki.

**4) ewentualne warianty przedsięwzięcia** /porównuje się ekologiczne skutki inwestycji z sytuacją, która miałaby miejsce, jeśli jej nie zaplanowano (tzw. wariant zerowy). Wariantowanie może też dotyczyć rodzajów technologii, rozwiązań technicznych itp. W przypadku inwestycji liniowych wariantuje się także lokalizację –przedstawiając np. wariant najkorzystniejszy przyrodniczo, społeczny czy inwestorski/

W rozważanym miejscu obecnie nie istnieje żaden obiekt mostowy umożliwiający przejazd z jednego na drugi brzeg rzeki. Mieszkańcy korzystają z mostu w ciągu drogi krajowej, wprowadzając na nią ruch lokalny, co w połączeniu z dużym natężeniem ruchu na drodze krajowej naraża wszystkich uczestników ruchu na niebezpieczeństwo.

Poprawę bezpieczeństwa mieszkańców w zakresie komunikacji pomiędzy prawobrzeżną i lewobrzeżną częścią miejscowości można uzyskać poprzez wybudowanie przeprawy na rzece Wiśłok, zgodnie z niniejszym projektem. Usytuowanie kładki dobrano tak, aby dobrze wpisywała się w lokalny układ komunikacyjny. Jednocześnie została przewidziana w centrum miejscowości, w terenie zurbanizowanym, a zatem nie będzie znacząco ingerowała w środowisko naturalne. Obiekt zaprojektowano jako jednoprzęsłowy z podporami usytuowanymi przy krawędziach górnych skarp koryta, przez co zminimalizowano ewentualne oddziaływanie na środowisko w korycie rzeki (obszar Natura 2000) w czasie budowy oraz eksploatacji. Obiekt zasadniczo nie będzie wpływał na wykorzystanie przestrzeni pod nim i na warunki środowiskowe w rejonie, nie będzie emitował hałasu ani powodował powstawania zanieczyszczeń. Ruch pojazdów już obecnie odbywa się wzdłuż obu brzegów rzeki, a wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni spływają na teren. Dodatkowo poniżej i powyżej projektowanej kładki istnieje bród, który umożliwia wjazd / przejazd przez rzekę. Ewentualny wpływ kładki na warunki środowiskowe w korycie wystąpi jedynie na etapie budowy, w okresie montażu konstrukcji kładki w położeniu docelowym nad korytem.

Z powyższych względów uważa się, że podczas gdy zaniechanie budowy obiektu nie będzie miało oczywiście żadnego wpływu na obszar Natura 2000 w korycie rzeki, to realizacja budowy obiektu będzie miała na ten obszar wpływ znikomy i ograniczony czasowo (okres budowy). Jeśli jednak inwestycja nie zostanie zrealizowana, warunki komunikacyjne w rejonie pozostaną takie, jakie są aktualnie, z utrudnieniami odczuwanymi obecnie w zakresie ruchu lokalnego w miejscowości.

Wobec powyższego stwierdza się, że realizacja inwestycji przy ograniczonym do minimum i czasowym wpływie na środowisko naturalne, a jednocześnie rozwiązującej problemy komunikacyjne w rejonie i poprawiającej bezpieczeństwo mieszkańców, jest rozwiązaniem optymalnym i właściwym, w miejscu, w którym środowisko przyrodnicze współistnieje w terenie zagospodarowanym przez człowieka.

**5) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii** /informacje wynikające zarówno z przyjętej technologii i zaprojektowanej zdolności produkcyjnej, jak również z uzgodnień zawartych pomiędzy wnioskodawcą a zakładem energetycznym, wodociągami itp./

Oszacowanie ilości materiałów wykorzystanych do budowy nowego obiektu i dojazdów:

Materiał	Ilość
Beton	300 m <sup>3</sup>
Pręty zbrojeniowe do betonu	40 t
Stal konstrukcyjna	60 t
Nawierzchnia z asfaltobetonu	90m <sup>3</sup>

- 6) Rozwiązania chroniące środowisko** /należy wskazać działania, rozwiązania techniczne czy technologiczne, których zastosowanie ma zapewnić, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia nie przekroczy standardów jakości środowiska poza granicami terenu, do którego posiada tytuł prawny inwestor lub nie spowoduje uciążliwości tam, gdzie tych standardów nie ustalono, np. w przypadku odorów. Rozwiązania te muszą być spójne z założeniami projektu budowlanego. Oznacza to, że rozwiązania takie, jak osłony przeciwhałasowe, wentylacja, elektrofiltry, instalacje do odsiarczania, odazotowania spalin, separatory, osadniki, hermetyzacja obiektu itp. zostaną tu wymienione, jeśli urządzenia, instalacje czy technologia, które zostaną zastosowane (wskazane później projekcie budowlanym), mogą powodować ponadnormatywne oddziaływanie na środowisko (w przypadku hałasu, zanieczyszczeń powietrza, zanieczyszczeń wód czy pól elektromagnetycznych)/

Rozwiązania chroniące środowisko w aspekcie bliskości obszaru Natura 2000:

Koryto rzeki Wisłok zostało objęte zakresem obszaru Natura 2000. W granicach miejscowości Besko obszar ten przechodzi przez tereny zagospodarowanie – wzdłuż brzegów istnieje zabudowa oraz drogi. Centrum miejscowości przecina droga krajowa z mostem drogowym nad rzeką. W odległości ok. 0,5 km od mostu drogowego w dół rzeki istnieje most kolejowy, a ok. 0,15 km dalej kładka dla pieszych. Projektowana kładka będzie usytuowana w odległości ok. 400 m od istniejącej kładki dla pieszych. W sąsiedztwie projektowanej kładki istnieje następujące zagospodarowanie terenu:

- na prawym brzegu występuje gęsta zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i gospodarska; na lewym brzegu istnieje boisko sportowe oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, usługowa i gospodarska, a na terenie zielonym wzdłuż brzegu powstały altanki turystyczne,
- na prawym brzegu istnieją drogi obsługujące komunikacyjnie okoliczne tereny, o szerokości jezdni 3-4 m. Na lewym brzegu istnieje droga powiatowa - ul. Kolejowa z jezdnią o szerokości ok. 5,5 m. Na drogach koncentruje się ruch lokalny i jest on podstawowym czynnikiem wpływającym na klimat akustyczny w rejonie,
- w odległości ok. 100 m od projektowanej kładki w górę i w dół rzeki istnieją brody przez rzekę,
- koryto rzeki zarośnięte jest samosiejkami, a w górnej części skarpy rosną drzewa.

Po przeanalizowaniu istniejących warunków środowiskowych i mając na celu pomoc w spełnieniu potrzeb komunikacyjnych mieszkańców miejscowości Besko, zaplanowano inwestycję polegającą na budowie kładki pieszo-jezdnej wraz z dojazdami, charakteryzującą się następującymi cechami:

- kładka będzie obiektem jednoprzęsłowym, co pozwoli uniknąć wpływu na środowisko koryta na etapie eksploatacji obiektu (np. ewentualne podpory pośrednie mogłyby zatrzymywać materiał niesiony przez rzekę, tworzyć zatory i powodować nadmierne spiętrzanie wód),
- przewidziano technologię budowy (szczegółowo opisaną w p. 3 'rodzaj technologii), która pozwoli ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki na etapie budowy. Montaż stalowej konstrukcji nośnej na brzegu, a następnie ustawienie na podporach za pomocą dźwigu i betonowanie pomostu z wykorzystaniem deskowań traconych pozwala zrezygnować ze wznoszenia rusztowań w korycie rzeki,
- wycinka drzew będzie obejmowała tylko drzewa bezpośrednio kolidujące z inwestycją. Usytuowanie wylotu kanalizacji deszczowej na prawym brzegu przesunięto tak, aby uniknąć wycinki dodatkowych drzew. Ponieważ cały brzeg rzeki porastają samosiejki i drzewa, to usunięcie drzew związanych z realizacją inwestycji nie wpłynie w sposób znaczący na funkcjonowanie środowiska w tym rejonie,
- planowane roboty nie będą wymagały wykorzystywania maszyn powodujących duże natężenie hałasu, a ewentualne wzmożone prace będą miały charakter krótkotrwały w stosunku do całego okresu budowy. Dodatkowo, ruch pojazdów w rejonie budowy zostanie wstrzymany, a zatem całkowite natężenie dźwięków nie będzie istotnie odbiegało od istniejącego na co dzień w rozważanej okolicy,

- inwestycja będzie miała znaczenie lokalne – zakłada się, że będą z niej korzystali okoliczni mieszkańcy, którzy w ten sposób unikną wjeżdżania na ruchliwą drogę krajową, o ile celem ich podróży będzie jedynie przedostanie się do części miejscowości położonej na drugim brzegu rzeki. Z uwagi na oczekiwany stosunkowo niewielki ruch, na kładce przewidziano jeden pas ruchu dla pojazdów oraz chodniki o minimalnej szerokości 1,5 m.
- dojazdy do kładki na prawym brzegu przewidziano po śladzie dróg istniejących, stąd jedynie niewielka zajętość nowego terenu na cele drogowe, wynikająca z poszerzenia dróg bezpośrednio na wjazdach na obiekt (zajęty zostanie pas terenu działki nr 2564),
- na prawym brzegu dojazd do kładki będzie stanowił nowy odcinek drogi – jego długość będzie niewielka i wyniesie ok. 15 m ( uwagi na bliskie usytuowanie ul. Kolejowej względem brzegu rzeki).

Wobec powyższego stwierdza się, że budowa nowej kładki wraz z dojazdami nie wpłynie w znaczący, zauważalny sposób na środowisko naturalne w rozważanym terenie. Sposób zagospodarowania terenu zasadniczo nie zmieni się. Roboty będą prowadzone w górnych częściach skarp, a dojazdy w większości na terenach już zagospodarowanych na cele drogowe (prawy brzeg) lub rekreacyjne (lewy brzeg, na którym budowa dojazdów będzie wymagała przeniesienia jednej z altanek turystycznych na brzegu rzeki). Ingerencja w koryto na etapie eksploatacji obiektu nie będzie występowała. Budowa kładki pozwoli zrezygnować z przejazdu brodem poniżej lub powyżej obiektu. Dodatkowo w niewielkiej odległości od projektowanej kładki istnieje już kładka dla pieszych, most kolejowy i most drogowy. Zatem wydaje się, że globalnie, na odcinku obszaru Natura 2000 w miejscowości Besko, nowa kładka nie będzie stanowiła zagrożenia dla tego obszaru.

#### Rozwiązania na etapie użytkowania obiektu:

Sam obiekt i dojazdy nie stanowią zagrożenia dla środowiska naturalnego. Kładkę zaprojektowano jako jednoprzęsłową, a więc pozostawiając wolną przestrzeń na całej szerokości koryta rzeki. W ten sposób zminimalizowano wpływ nowego obiektu na warunki bytowania roślin i zwierząt. Brak podpór pośrednich nie będzie również stanowił przeszkody dla spływających wezbranych wód powodziowych w rzece. Dojazdy do mostu poprowadzono po śladzie dojazdów istniejących, w związku z czym nie będą one miały wpływu na warunki bytowania oraz dostępną przestrzeń dla roślin i zwierząt.

Wody opadowe spływające z nowego obiektu i dojazdów będą odprowadzane powierzchniowo, zgodnie ze spadkami drogi, do projektowanych wpustów drogowych i dalej systemem studni na tereny brzegowe rzeki.

Przewiduje się realizację przedsięwzięcia w roku 2023.

#### Rozwiązania w czasie budowy:

- Prowadzenie robót

Przedsięwzięcie będzie realizowane z zachowaniem zasady oszczędnego korzystania z terenu i minimalnego przekształcenia jego powierzchni. Przed przystąpieniem do prac należy zdjąć wierzchnią, urodzajną warstwę ziemi (z miejsc, gdzie występuje) i składować w sposób uporządkowany (przemy) w celu wykorzystania. Wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum umożliwiającego realizację przedsięwzięcia. W sąsiedztwie drzew nie przeznaczonych do wycinki, w zasięgu obrysu ich koron, prace należy prowadzić ostrożnie, tak aby nie spowodować ich uszkodzeń, a odkryte korzenie drzew należy przykryć warstwą urodzajnej ziemi. Należy wykonać możliwie szybko humusowanie i obsianie trawą powierzchni wykopów i nasypów lub innych zabiegów w celu ograniczenia erozji powierzchniowej.

Podczas prowadzenia prac ziemnych należy unikać tworzenia pułapek dla zwierząt, głównie płazów i małych ssaków lub odpowiednio zabezpieczyć plac robót. Miejsca wykopów, rozkopów i inne mogące stanowić zagrożenie dla zwierząt należy szczelnie ogrodzić zabezpieczyć przed dostępem zwierząt. Wykonawca będzie unikał tworzenia tymczasowych zastoisk wody, które mogłyby zostać zasiedlone przez płazy. W przypadku stwierdzenia

obecności zwierząt należy je szybko i bezpiecznie uwolnić poza teren budowy, na odpowiednie dla nich siedlisko.

Prowadzenie robót w trakcie realizacji inwestycji winno odbywać się w sposób ograniczający maksymalnie uciążliwość pod względem akustycznym oraz wibracji wywołanych pracą ciężkiego sprzętu, roboty szczególnie hałaśliwe będą wykonywane w porze dziennej tj. między godz. 6.00 a 18.00. Nie przewiduje się prowadzenia prac w porze nocnej. Należy podkreślić, że uciążliwości w zakresie emisji hałasu wynikające z pracy maszyn i pojazdów budowlanych będą zbliżone do emisji hałasu będącej skutkiem ruchu pojazdów odbywającego się normalnie na ul. Kolejowej i ul. Nadrzecznej, który jest głównym czynnikiem wpływającym na klimat akustyczny w tym rejonie.

W toku budowy należy zapewnić właściwą organizację robót z zastosowaniem sprawnego sprzętu o wysokiej jakości i optymalnych warunków jego wykorzystania, tak aby zminimalizować hałas i emisję do powietrza. Wszelkie prace związane z realizacją inwestycji należy wykonywać z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwych dla okolicznych mieszkańców, użytkowników drogi i otaczającego środowiska.

Celem zabezpieczenia wód przed zanieczyszczeniami w trakcie realizacji inwestycji zastosowane będą następujące środki:

- wykonawca będzie stosował rozwiązania materiałowe i sprzętowe posiadające odpowiednie atesty zapewniające ochronę środowiska,
- materiały i surowce mogące stanowić zagrożenie dla wód będą składowane poza obszarem koryta, w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich do rzeki,
- sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny oraz będzie stacjonował poza korytem, na wyznaczonym i właściwie urządzonym zapleczu,
- wykonawca nie będzie dopuszczał do użytkowania urządzeń, narzędzi lub maszyn niesprawnych,
- samochody tankowane będą są na stacjach paliw ogólnodostępnych lub zakładowych, tak, aby uniknąć zanieczyszczenia gruntów powierzchniowych i podziemnych oraz wód kanału,
- betonowanie będzie odbywało się na szczelnych deskowaniach zabezpieczających przed wyciekami mleczka cementowego i zanieczyszczeniem wody i gruntu w otoczeniu obiektu.

Po zakończeniu prac budowlanych teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu umożliwiającego jego wykorzystanie zgodnie z założonymi celami.

- Materiały i sprzęt

Wykonawca zastosuje rozwiązania materiałowe i sprzętowe posiadające odpowiednie atesty zapewniające ochronę środowiska.

W toku realizacji używane będą materiały bezpieczne dla środowiska, materiały i surowce będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się do środowiska, w szczególności będą składowane poza obszarem koryta potoku, w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich do wód cieku lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu.

Sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny oraz będzie stacjonował poza korytem, na wyznaczonym i właściwie urządzonym zapleczu, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych zostaną odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntów i wód. Wykonawca nie będzie dopuszczał do użytkowania urządzeń, narzędzi lub maszyn niesprawnych, a samochody tankowane będą są na stacjach paliw ogólnodostępnych lub zakładowych, tak, aby uniknąć zanieczyszczenia gruntów powierzchniowych i podziemnych oraz wód rzeki.



- Odpady

Stosowane surowce i materiały powinny być tak dobierane, oraz powinna być zapewniona taka organizacja robót, aby zminimalizować ilość powstających odpadów.

Wykonawca przewidzi specjalne pojemniki, kontenery lub wyznaczy miejsce na odpady powstające w czasie budowy. Odpady będą magazynowane w sposób selektywny, a postępowanie z nimi będzie zgodne z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 23 z późn. zm.).

Powstające w trakcie realizacji przedsięwzięcia odpady będą własnością wykonawcy (o ile Inwestor nie zdecyduje inaczej). Wytwórca odpadów (wykonawca robót) zobowiązany jest w pierwszej kolejności do zapobiegania powstawaniu odpadów poprzez stosowanie wszelkich możliwych działań ograniczających ich wytwarzanie (np. technologie bezodpadowe, stosowanie odpowiednich surowców i materiałów) oraz do podejmowania działań pozwalających na utrzymanie ich ilości na możliwie najniższym poziomie.

Wytworzone odpady będą przede wszystkim poddane odzyskowi przez wykonawcę, a gdy będzie to niemożliwe, zostaną przekazane specjalistycznym firmom prowadzącym działalność w zakresie gospodarowania odpadami (do recyklingu, przeprowadzenia innych procesów odzysku lub do unieszkodliwienia, jeśli żadna forma odzysku nie jest możliwa).

Powstające odpady, będą podlegały zbiórce selektywnej. W sytuacji, gdy procesy technologiczne lub organizacyjne będą wymagały okresowego gromadzenia odpadów, mogą one podlegać magazynowaniu w wyznaczonych i urządzonych miejscach na terenie, do którego posiadacz odpadów (wytwórca lub podmiot, któremu przekazano obowiązek gospodarowania odpadami) posiada tytuł prawny. Magazynowanie i transportowanie odpadów będzie prowadzone w sposób zapobiegający ich rozproszeniu się w środowisku. Niedopuszczalne jest magazynowanie odpadów w bezpośrednim sąsiedztwie cieku.

- Ścieki socjalno-bytowe

Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy będą odprowadzone do szczelnych zbiorników bezodpływowych i sukcesywnie wywożone, przez uprawnione podmioty, do oczyszczalni ścieków – wykonawca będzie utrzymywał kabiny sanitarne obsługiwane przez wyspecjalizowaną firmę.

**7) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu chroniących środowisko /należy uwzględnić dotrzymania standardów jakości środowiska, a tam gdzie ich nie ustalono, konieczność ograniczania uciążliwości (związanej choćby z odorami)/**

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. Nadrzecznej 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. Nadrzecznej) 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  $p=10\%$   $q_{\text{dla } t=10\text{min}} = 322 \frac{\text{dm}^3}{\text{s} \times \text{ha}}$  (wg E. Bogdanowicz, J. Stachy. IMGW)
- powierzchnia kładki i dojazdów dla wylotu W1 (lewy brzeg):  $A = 515 \text{ m}^2$ ,
- pow. zredukowana dla wylotu W1 (lewy brzeg):  $A = 0,95 \times 515 = 490 \text{ m}^2$ ,
- pow. kładki i dojazdów dla wylotu W2 (prawy brzeg):  $A = 900 \text{ m}^2$ ,
- pow. zredukowana dla wylotu W2 (prawy brzeg):  $A = 0,95 \times 900 = 855 \text{ m}^2$ ,
- ilość wody do odprowadzenia wylotem W1:  $Q_1 = 490 \times 322 / 10000 = \text{ok. } 16 \frac{\text{dm}^3}{\text{s}}$ ,
- ilość wody do odprowadzenia wylotem W2:  $Q_2 = 855 \times 322 / 10000 = \text{ok. } 28 \frac{\text{dm}^3}{\text{s}}$ ,
- ilość wody do odprowadzenia razem:  $Q = 16 + 28 = \text{ok. } 44 \frac{\text{dm}^3}{\text{s}}$ .

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.

**8) możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko: NIE WYSTĘPUJE**

**9) wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, tylko w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej: NIE DOTYCZY**

**10) Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r.**

**o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania**

**przedsięwzięcia** /należy odnieść się do wszystkich form ochrony przyrody (parki narodowe, rezerваты, parki krajobrazowe, pomniki przyrody, obszary Natura 2000 itp.), które znajdują się w pobliżu planowanego przedsięwzięcia lub mogą zostać narażone na jego oddziaływanie. W przypadku obszarów Natura 2000 zawsze należy wskazać odległość, w której znajdują się najbliższe siedliska i gatunki chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000./

Przedsięwzięcie usytuowane jest w miejscowości Besko i polega na budowie kładki pieszo-jezdnej nad rzeką Wisłok. Projektowana kładka pieszo-jezdna jest obiektem jednoprzęsłowym, z podporami usytuowanymi poza korytem rzeki.

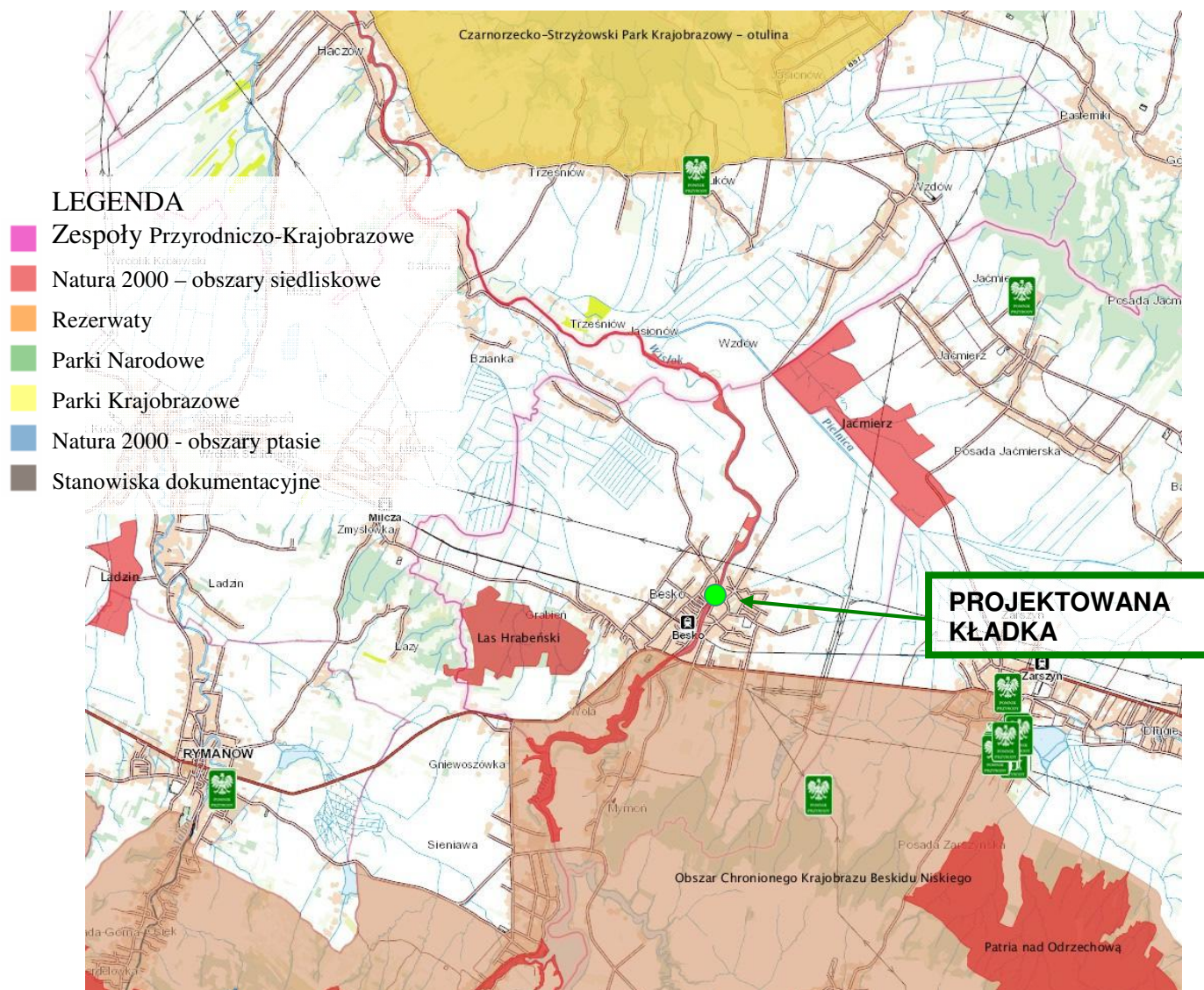
Koryto rzeki Wisłok zostało objęte zakresem obszaru Natura 2000. Z uwagi na zgrubną dokładność naniesienia granic tego obszaru na mapach, podlegają one obecnie aktualizacji, natomiast aktualizacja na rozważanym terenie nie została jeszcze ogłoszona. Na *Projekcie zagospodarowania terenu* naniesiono granice obszaru Natura 2000 w jego obecnym kształcie. Wydaje się, że celem wyznaczenia tego obszaru było wydzielenie koryta rzeki. Natomiast, prawdopodobnie z uwagi na dokładność wrysowania linii na mapach, w rejonie planowanej inwestycji obszar ten jest przesunięty w stronę prawego brzegu, skutkiem czego obejmuje tereny przyległe bezpośrednio do dzisiejszej ul. Nadrzecznej, natomiast nie obejmuje większej części skarpy lewobrzeżnej. W konsekwencji podpora B projektowanej kładki znalazła się w granicach obszaru Natura 2000, chociaż znajduje się poza korytem rzeki.

Realizacja inwestycji będzie miała miejsce w terenie zurbanizowanym, w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru Natura 2000, lecz zasadniczo poza tym obszarem (na obszarze Natura 2000 - pomijając dokładność naniesienia jego granic na mapie, znajdzie się skarpa nasypu drogowego ul. Nadrzecznej oraz strefa podporowa kładki na prawym brzegu). Przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływało na środowisko naturalne. Inwestycja ma charakter lokalny - kładka powstanie w ciągu drogi wewnętrznej i będzie użytkowana przez okolicznych mieszkańców miejscowości. Ewentualny jej wpływ na najbliższe otoczenie może wystąpić jedynie na etapie budowy i może objawiać się np. odgłosami związanymi z pracą maszyn budowlanych - wykonawca zastosuje rozwiązania materiałowe i sprzętowe posiadające odpowiednie atesty w celu zapewnienia ochrony środowiska. Eksploatacja obiektu natomiast nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska, gdyż nie będzie skutkowałą wprowadzaniem do niego żadnych substancji niebezpiecznych ani nie będzie powodowała innych oddziaływań. Zasadniczo rejon inwestycji to okolice centrum miejscowości Besko, z gęstą zabudową jednorodzinną i gospodarską na obu brzegach rzeki, z siecią dróg wykorzystywanych na co dzień przez mieszkańców. Budowa kładki przeznaczona dla niewielkiego ruchu lokalnego (jeden pas ruchu na kładce) nie wpłynie w sposób znaczący na warunki środowiskowe w tym rejonie.

W dokumencie "Strategia Rozwoju Gminy Besko do roku 2020" podano, że rośliny objęte ochroną gatunkową występują na trawiastych górnych brzegach przełomu Wisłoka i są to: centuria oraz goryczka krzyżowa. Innych obszarów, w szczególności rejonu centrum miejscowości - okolic planowanej inwestycji, nie wymieniono.

W dalszej części przedstawiono mapę z zaznaczoną lokalizacją przedsięwzięcia w stosunku do granic obszarów chronionych.

## MAPA Z ZAZNACZONĄ LOKALIZACJĄ PRZEDSIĘWZIĘCIA W STOSUNKU DO GRANIC OBSZARÓW CHRONIONYCH



### 11) kumulowanie się oddziaływań

Na omawianym obszarze nie wystąpi powiązanie przedmiotowej inwestycji z innymi przedsięwzięciami mogącymi powodować kumulację oddziaływań. Zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji jest ograniczony do zakresu opracowania. W rejonie kładki, na obszarze występowania oddziaływań podczas realizacji planowanego zadania, nie są planowane inne roboty inwestycyjne, w związku z tym, w przypadku przedmiotowego zadania polegającego na budowie nowego obiektu mostowego na rzece Wisłok w m. Besko nie wystąpi kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na tym samym obszarze.

## **12) ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Konstrukcja nośna kładki, podpory, fundamenty oraz elementy wyposażenia zostaną zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, co zapewni ich bezpieczeństwo i trwałość. Wykonawstwo również będzie prowadzone w sposób spełniający wymogi obowiązujących norm i przepisów. Tym samym konstrukcja będzie bezpieczna w zakresie spodziewanych obciążeń stałych i użytkowych z uwzględnieniem możliwych odchyłek, a także innych wpływów występujących lub mogących pojawić się na terenie obejmującym miejsce realizacji inwestycji.

Okres budowy kładki pieszo-jezdnej szacuje się na ok. 5 miesięcy. Konstrukcję nośną zaprojektowano jako stalową z pomostem żelbetowym. W czasie montażu na placu budowy elementów stalowych należy zwrócić uwagę na warunki atmosferyczne, w szczególności możliwość wystąpienia burz, wichur, obfitych opadów deszczu. Z tego powodu montaż zostanie zaplanowany z wyprzedzeniem i z uwzględnieniem prognozowanych zmian pogodowych aby zminimalizować ryzyko awarii - katastrofy. Nie należy rozpoczynać montażu kładki w położeniu docelowym w okresie długotrwałych opadów lub utrzymywania się wysokiego stanu wód. Roboty będą prowadzone przez profesjonalną firmę, kontrolowaną na bieżąco przez Inspektora Nadzoru. Po zakończeniu budowy teren zostanie oczyszczony.

Awaria mostu na etapie eksploatacji może nastąpić w przypadku wystąpienia wyjątkowych i katastroficznym zjawisk naturalnych (np. uszkodzenie na skutek huraganu o natężeniu przekraczającym obliczeniowe wartości normowe), co jest mało prawdopodobne. Ryzyko uszkodzenia, na skutek podmycia podpór żelbetowych posadowionych na palach jest minimalne - praktycznie nie występuje. Ewentualne roboty konserwacyjne i naprawcze podpór wykonywane będą poza głównym korytem potoku. W przypadku zablokowania się wpustów odwodnienia na kładce, woda opadowa spłynie na drogi na dojazdach, a dalej do systemu odwodnienia dróg. W przypadku zablokowania się wpustów odwodnienia na dojazdach, woda spłynie na teren, tak, jak jest to obecnie. Utrzymywanie wpustów w dobrym stanie technicznym oraz kontrolowanie ich drożności należy do obowiązków Inwestora. W razie potrzeby wpusty i rury spustowe należy udrożnić, co może być wykonane w ciągu jednego dnia.

Nowy obiekt wyposażono w bariery, które zapobiegą ewentualnemu spadnięciu pojazdu do potoku w razie wypadku na obiekcie. W przypadku wystąpienia na obiekcie awarii z udziałem pojazdu przewożącego substancje niebezpieczne i rozlania się substancji poza teren szczelnej powierzchni drogi, należy niezwłocznie powiadomić o tym zdarzeniu służby Straży Pożarnej oraz Zarządcę drogi. Należy również jak najszybciej dokonać przykrycia powierzchni szczelnym materiałem, celem doraźnego ograniczenia przemieszczania się substancji do wpustów drogowych i na teren przyległy do drogi - do gruntu. Szybka reakcja właściwych służb w takich sytuacjach przyczyni się do zminimalizowania ryzyka wystąpienia poważnej awarii związanej z użytkowaniem obiektu. Projektowany obiekt usytuowany jest w ciągu drogi wewnętrznej o znaczeniu lokalnym i dlatego nie przewiduje się na nim pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, co minimalizuje potencjalną możliwość zajścia takiego zdarzenia.

Wobec powyższego ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej na obiekcie jest minimalne i mało prawdopodobne - praktycznie niemożliwe.



### **13) przewidywanych ilościach i rodzajach wytwarzanych odpadów oraz ich wpływie na środowisko**

W prowadzenia robót budowlanych będą mogły powstawać następujące rodzaje odpadów:

- 15 01 01 'Opakowania z papieru i tektury'
- 15 01 02 'Opakowania z tworzyw sztucznych'
- 15 01 06 'Zmieszane odpady opakowaniowe'
- 17 01 01 'Odpady betonowe oraz gruz betonowy z rozbiórki i renowacji'
- 17 04 05 'Żelazo i stal'
- 17 05 06 'Urobek z pogłębiania niezanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi'

Podczas budowy nie będą powstawały odpady niebezpieczne.

Oszacowanie ilości materiałów - odpadów powstałych w wyniku rozbiórki nawierzchni na istniejącej jezdni ul. Nadrzeczej:

Materiał	Ilość
Nawierzchnia z asfaltobetonu (jezdni)	30 m <sup>3</sup>

Postępowanie z odpadami wg p. 6 'Rozwiązania chroniące środowisko'.

### **14) prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko**

W ramach przedmiotowej inwestycji przeprowadzona zostanie rozbiórka nawierzchni na istniejącej jezdni ul. Nadrzeczej. 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.

.....  
podpis wnioskodawcy  
lub autora karty informacyjnej  
przedsięwzięcia