

Gn.6220.03.2021

Charakterystyka przedsięwzięcia

dla przedsięwzięcia pn. „**Rozbudowa drogi powiatowej nr 2259 R Rzepedź – Kalnica – Mchawa w km od 0+400 do km 0+650 wraz z obiektem mostowym w km 0+500**”, obejmującego działki nr ewid.: 159/5, 160/1, 161/3, 161/14, 163/5, 163/6 w miejscowości Rzepedź; 1/35, 326/3, 363/18, 370/2 w miejscowości Turzańsk; 5, 18/19, 18/21, 18/22, 18/25 w miejscowości Prełuki”

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia planowane zamierzenie inwestycyjne będzie realizowane na działkach nr ewid. 159/5, 160/1, 161/3, 161/14, 163/5 w miejscowości Rzepedź; 1/35, 326/3, 363/18, 370/2 w miejscowości Turzańsk; 5, 18/19, 18/21, 18/22, 18/25 w miejscowości Prełuki.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na rozbudowie drogi powiatowej nr 2259R Rzepedź - Kalnica - Mchawa w km od 0+400 do km 0+650 wraz z obiektem mostowym w km 0+500 i odcinkowym zabezpieczeniu skarp rzeki Osława. Trasa rozbudowywanej drogi przebiega przez miejscowości Rzepedź, Turzańsk i Prełuki, gmina Komańcza, powiat sanocki, województwo podkarpackie, a jej długość wynosi 250 m. Droga objęta przedsięwzięciem jest projektowana w śladzie drogi istniejącej. Nie przewiduje się istotnych zmian przebiegu drogi w stosunku do stanu istniejącego, a jedynie poszerzenie pasa drogowego.

Przedmiotowa inwestycja będzie polegać na:

1. wykonaniu tymczasowego mostu objazdowego od strony górnej wody wraz z podporami nurtowymi,
2. skierowaniu ruchu objazdem na most tymczasowy (objazd terenu robót),
3. wykonaniu przebudowy sieci kanalizacyjnej oraz sieci wodociągowej,
4. rozbiórce istniejącego mostu stałego wraz z obecnymi podporami nurtowymi,
5. wykonaniu nowego mostu w miejscu mostu poprzedniego,
6. wykonaniu dojazdów do mostu - parametry techniczne i użytkowe dojazdów do mostu w ciągu drogi powiatowej nr 2259R Rzepedź - Kalnica - Mchawa zgodne jak dla drogi klasy Z,
7. wykonaniu poboczy na długości rozbudowy drogi powiatowej,
8. dopuszczeniu ruchu na rozbudowanym odcinku drogi wraz z obiektem mostowym,
9. rozbiórce mostu tymczasowego i odcinków dojazdowych do mostu tymczasowego,
10. wykonaniu umocnień skarp rzeki Osława narzutem kamiennym w obrębie obiektu.

Istniejąca droga powiatowa wykonana jest o nawierzchni bitumicznej szerokości 5,0 m na odcinkach prostych i ok. 5,5 m na tukach poziomych. Droga posiada obustronne pobocza gruntowe o szerokości od 0,5 m do 1,5 m. Planowane jest wykonanie rozbiórki zniszczonej nawierzchni bitumicznej oraz wykonanie podbudowy drogi z kruszywa kamiennego, nawierzchni z mas bitumicznych i poboczy z kruszywa kamiennego. Po rozbudowie droga uzyska jezdnię o szerokości 6,0 m oraz pobocza obustronne o szerokości po 1,0 m. Nie przewiduje się budowy chodnika dla pieszych.

Istniejący most stały w ciągu drogi powiatowej nr 2259R Rzepedź - Kalnica - Mchawa w km od 0+500, to most czteroprzęsłowy wolnopodparty o nawierzchni drewnianej. Podstawowe parametry istniejącego mostu to szerokość jezdni równa 3,70 m oraz obustronne opaski bezpieczeństwa o szerokości 0,5 m. Długość mostu wynosi 41,70 m.

Celem przedsięwzięcia jest usprawnienie ruchu na przedmiotowym odcinku poprzez poszerzenie pasów ruchu z dostosowaniem do obecnie obowiązujących warunków technicznych, wykonanie obiektu mostowego umożliwiającego ruch dwukierunkowy (obecny obiekt pozwala na ruch wahadłowy), wymianę zniszczonej nawierzchni na drodze oraz wymianę nawierzchni drewnianej na obiekcie.

Projektowany most będzie obiektem jednoprzęsłowym z podporami na skarpach rzeki Osława o długości ok. 45-55 m i szerokości ok. 9,5 m (w tym szerokość jezdni ok. 6 m oraz obustronne opaski bezpieczeństwa o szerokości ok. 1,25 m). Zakres umocnień skarp brzegowych w obrębie nowego obiektu mostowego obejmował będzie: brzeg lewostronny na odcinku ok. 55 m oraz brzeg prawostronny na odcinku ok. 35 m. Dodatkowo z uwagi na górski charakter ciek, w celu zabezpieczenia planowanych umocnień przed podmyciem na obu brzegach wykonane zostaną wrzynki w skarpy ciek z głazów kamiennych.

Ze względu na brak alternatywnego objazdu innymi drogami publicznymi, niezbędne będzie wykonanie mostu tymczasowego. Most tymczasowy wykonany zostanie przy istniejącym moście stałym od strony górnej wody (w odległości ok. 15 m). Będzie on obiektem trzyprzęsłowym, drewnianym o długości całkowitej ok. 37 m.

Emisja substancji zanieczyszczających do powietrza podczas prowadzenia prac budowlanych, związana z pracą maszyn i pojazdów transportujących materiały budowlane będzie miała charakter krótkotrwały i odwracalny. Uciążliwości dla terenów sąsiednich związane z występowaniem emisji do powietrza, będą mieć charakter przejściowy, ustępujący wraz z przesuwaniem się frontu robót.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną wdrożone działania minimalizujące m.in. czyszczenie placów manewrowych, dróg dojazdowych i technologicznych oraz zaplecza budowy, zabezpieczenie pylistych materiałów sypkich przed ich rozwiewaniem poprzez np.: przykrycie plandekami oraz zraszanie materiałów suchych. Ponadto skrzynie ładunkowe pojazdów przewożących materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą posiadać szczelne zamknięcie i będą wyposażone w oponcze minimalizujące emisję oparów.

Emisja hałasu podczas prowadzenia prac rozbiórkowych i budowlanych, spowodowana pracą maszyn budowlanych i pojazdów, nie może zostać wyeliminowana, jednak będzie miała charakter okresowy i krótkotrwały. W celu ograniczenia emisji hałasu, prace budowlane będą prowadzone sprawnymi maszynami budowlanymi i środkami transportu, wyłącznie w porze dziennej. Roboty będą wykonywane etapami, unikając ich koncentracji oraz ograniczając pracę silników maszyn i pojazdów na biegu jałowym.

Sprzęt używany do realizacji prac będzie sprawny oraz będzie stacjonował poza korytem, na wyznaczonym i właściwie urządzonej zapleczu w obrębie istniejącej drogi dojazdowej do mostu, w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych zostaną odpowiednio zabezpieczone przed możliwością wycieku substancji ropopochodnych i przedostaniem się ich do gruntu i wód. Zaplecze budowy wyposażone będzie w zapas sorbentu oraz maty sorpcyjne na wypadek ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Wszelkie naprawy sprzętu budowlanego prowadzone będą w przeznaczonych w tym celu miejscach, z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.

Emisja hałasu, w miarę możliwości będzie ograniczana przez zastosowanie pod maszyny konstrukcji tłumiącej wstrząsy i drgania, prawidłową eksploatacją urządzeń, zastosowanie wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych oraz stosowanie możliwie najcichszych procesów technologicznych. Obudowy maszyn i urządzeń będą szczelne

i wewnątrz wyłożone materiałem tłumiącym drgania i dźwięki. Drgania maszyn będą likwidowane poprzez stosowanie elementów amortyzujących.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem ok. 263 pojazdów w porze dziennej i ok. 26 pojazdów w porze nocnej. Poprawa nawierzchni jezdni na przebudowywanym moście i dojazdach dodatkowo ograniczy emisję hałasu do środowiska.

Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie poza zasięgiem wód powodziowych, w odległości min. ok. 20 m od cieków wodnych.

Wykorzystywany podczas realizacji zadania sprzęt oraz środki transportu, będą w dobrym stanie technicznym. W trakcie prac realizacyjnych prowadzona będzie stała kontrola stanu technicznego i przeglądy stosowanych maszyn i urządzeń. Zaplecze budowy z bazą materiałowo-sprzętową będzie przygotowane w sposób zabezpieczający przedostanie się, np. substancji ropopochodnych, do wód i do ziemi. Zaplecze będzie wyposażone w przenośne sanitariaty. Ścieki socjalno-bytowe wytwarzane w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą magazynowane na placu budowy w szczelnych zbiornikach i wywożone do najbliższej oczyszczalni ścieków. Woda dla potrzeb budowy będzie dowożona z najbliższej sieci wodociągowej. Woda będzie dostarczana na budowę w specjalnie do tego dostosowanych zbiornikach.

Odwodnienie korpusu drogowego oraz mostowego odbywać będzie się jak dotychczas jako powierzchniowe, realizowane za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych jezdni i poboczy. Założono, że z obiektu wody opadowe i roztopowe odpływać będą za pośrednictwem systemu wpustów lub korytek otwartych na teren bezpośrednio przyległy do drogi oraz do rzeki. Wody opadowe z korony istniejącej drogi będą odprowadzone powierzchniowo do istniejących rowów drogowych.

Mając na uwadze charakter przedmiotowego układu drogowego przyjęto, że wartości stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi, będą spełniać wymogi rozporządzenia 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.

Podczas realizacji przedsięwzięcia używane będą materiały bezpieczne dla środowiska, materiały i surowce będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się do środowiska, w szczególności będą składowane na terenie zapleczy, 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.

Przestrzegane będą ogólne zasady gospodarowania odpadami wynikające z ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Czasowe gromadzenie i transportowanie odpadów zostanie prowadzone w sposób selektywny i zapobiegający ich rozproszeniu się w środowisku.

Teren planowanej inwestycji znajduje się w granicach Wschodniobeskidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, funkcjonującego na mocy Uchwały Nr XLVIII/998/14 Sejmiku Województwa Podkarpackiego z dnia 23 czerwca 2014 r. w sprawie Wschodniobeskidzkiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do zrealizowania także w granicach obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Natura 2000 Dorzecze Górnego Sanu PLH180021.

Prace związane z umocnieniem prawej skarpy rzeki od strony wody górnej, prace związane z budową mostu tymczasowego oraz dojazdu do tego mostu od strony Turzańska

prowadzone będą na terenach bezpośrednio sąsiadujących z granicami obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Bieszczady PLC180001 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Bieszczady PLC180001, a także z granicami Ciśnieńsko–Wetlińskiego Parku Krajobrazowego. W odległości ok. 600 m od terenu objętego inwestycją przebiegają granice obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 Beskid Niski PLB180002.

Teren objęty planowanym przedsięwzięciem leży poza granicami głównych korytarzy ekologicznych, wyznaczonych w Projekcie korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce.

Realizacja planowanej inwestycji wymagała będzie wycinki: ok. 32 sztuk drzew (w celu wykonania umocnienia skarp brzegów rzeki Osława - ok. 12 szt. drzew oraz wykonania rozbudowy drogi i budowy drogi objazdowej wraz z mostem tymczasowym - ok. 20 szt. drzew), a także ok 20 m² powierzchni krzewów. Planuje się usunięcie drzew gatunków tj.: wierzba, jesion grab i lipa. Nie przewiduje się nowych nasadzeń w ramach inwestycji.

Prace ziemne związane z realizacją wykopów będą prowadzone w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do wykopu drobnych zwierząt - prowadzona będzie kontrola wykopu pod kątem obecności fauny. W razie zaistnienia takiej konieczności, przeprowadzony zostanie odłów uwięzionych w świetle wykopu zwierząt i przeniesienie ich do miejsc bezpiecznego bytowania.

Zachowany będzie przepływ nienaruszalny ciekłu Osława. Most zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia małych zwierząt i płazów, poprzez wykonanie półek dla zwierząt z narzutów kamiennych wraz z humusowaniem i darniowaniem. Półki te będą trwale wyniesione ponad poziom wody średniej.

Technologia wykonania mostu wraz z infrastrukturą towarzyszącą zostanie dobrana do warunków klimatycznych i gruntowo-wodnych. Elementy zamierzenia inwestycyjnego zostaną wykonane tak, aby były odporne na ekstremalne zjawiska pogodowe.

Zakres przedsięwzięcia, lokalizacja inwestycji nie doprowadzi do znaczących zmian w lokalnym krajobrazie, z uwagi na fakt, że dotyczyć będzie przebudowy istniejącego już mostu.

WOJCI GMINY ROMANÓW

dr inż. Roman Bzdyk