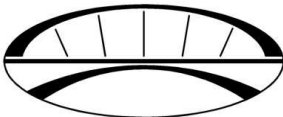


NAZWA I ADRES ZAMAWIAJĄCEGO	 STAROSTWO POWIATOWE W PIASECZNIE UL. CHYLICZKOWSKA 14 05-500 PIASECZNO			
NAZWA I ADRES WYKONAWCY	PRZEDSIĘBIORSTWO USŁUGOWO HANDLOWE "DROG-MEN"  UL. SZYB WALENTY 32; RUDA ŚLĄSKA 41-700 TEL. +48 661 054 923 E-MAIL: biuro@drog-men.pl			
	 PRACOWNIA INŻYNIERSKA PROJEKT S.C. KRĘZEL Marian, KRĘZEL Marta 43-300 Bielsko - Biała, ul. T. Sixta 5/407 tel./fax (33) 819-26-81, e-mail: biuro@mkprojekt.bielsko.pl www.mkprojekt.bielsko.pl			
NAZWA INWESTYCJI	PRZEBUDOWA UL. JANA PAWŁA II W PIASECZNIE NA ODCINKU OD UL. DWORCOWEJ DO UL. OKRĘŻNEJ – ETAP II			
RODZAJ OPRACOWANIA	OPERAT WODNOPRAWNY KŁADKA DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W KM 3+058,3			
BRANŻA/ STUDIUM	MOSTOWA			
ZESPÓŁ OPRACOWUJĄCY	IMIĘ I NAZWISKO	NR UPRAWNIENI	DATA	PIECZĄTKA I PODPIS
OPRACOWANIE:	mgr inż. Marta Krężel	SLK/2082/POOM/08	08.2015	
TERMIN 08.2015 EGZEMPLARZ NR 1 2				

SPIS TREŚCI

1. Podstawy opracowania	3
1.1. Podstawy formalne	3
1.2. Podstawy techniczne	3
2. Cel i zakres opracowania	3
3. Oznaczenie zakładu ubiegającego się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego	4
4. Wyszczególnienie celu i zakresu zamierzonego korzystania z wód	4
5. Wyszczególnienie rodzaju urządzeń pomiarowych i znaków żeglownych	4
6. Wyszczególnienie stanu prawnego nieruchomości usytuowanych w zasięgu planowanych do wykonania urządzeń wodnych	5
7. Obowiązki ubiegającego się o wydanie pozwolenia w stosunku do osób trzecich	5
8. Charakterystyka wód objętych pozwoleniem wodnoprawnym	5
9. Opis urządzenia wodnego oraz podstawowe parametry charakteryzujące to urządzenie i warunki jego wykonania	9
9.1. Opis stanu istniejącego	9
9.2. Projektowana kładka dla pieszych	10
9.2.1. Charakterystyka projektowanego obiektu	10
9.2.2. Technologia budowy kładki	11
9.3. Projektowane umocnienia brzegów Kanału P.	11
10. Charakterystyka odbiornika ścieków	12
11. Ustalenia wynikające z planu zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza i warunków korzystania z wód regionu wodnego	13
12. Określenie wpływu projektowanych robót na wody powierzchniowe i podziemne	13
13. Planowany okres rozruchu i sposób postępowania w przypadku rozruchu, zatrzymania działalności bądź wystąpienia awarii	14
14. Informacja o formach ochrony przyrody	14
15. Przyjęcie światła kładki	14
15.1. Uwagi ogólne	14
15.2. Nowe obiekty mostowe poniżej projektowanej kładki	14
15.3. Przepływ miarodajny dla kładki	15
15.4. Światło kładki	15
15.5. Rzędna spodu konstrukcji nośnej	18
16. Zbiorcze zestawienie wyników	18

SPIS RYSUNKÓW

0. Orientacja
1. Projekt zagospodarowania terenu
2. Rysunek ogólny
3. Stan prawny działek objętych oddziaływaniem inwestycji

ZAŁĄCZNIKI

1. Wypisy z rejestru gruntów
2. Pismo w sprawie uzgodnienia koncepcji budowy kładki - Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń wodnych w Warszawie
3. Opis w języku nietechnicznym

1. Podstawy opracowania

1.1. Podstawy formalne

Operat wodnoprawny dla opracowania „Przebudowa ul. Jana Pawła II w Piasecznie od ul. Dworcowej do ul. Okrężnej” związany z budową kładki dla pieszych w ciągu ul. Jana Pawła II nad Kanałem Piaseczyńskim w km 3 + 058,3 w Piasecznie został sporządzony przez Pracownię Inżynierską PROJEKT s.c. Krężel Marian, Krężel Marta z siedzibą w Bielsku-Białej przy ul. T. Sixta 5/407, na zamówienie firmy P.U.H DROG-MEN z siedzibą w Rudzie Śląskiej przy ul. Szyb Walenty 32, działającej na zlecenie Starostwa Powiatowego w Piasecznie z siedzibą w Piasecznie przy ul. Chyliczkowskiej 14.

1.2. Podstawy techniczne

- [1] Ustawa z 18 lipca 2001 roku. Prawo Wodne (Dz.U. 2001 nr 115 poz. 1229),
- [2] Plan gospodarowania wodami dorzecza Wisły z dnia 22 lutego 2011 r. (MP z 2011r. Nr 49, poz. 549),
- [3] Rozporządzenie nr 5/2015 dyrektora RZGW w Warszawie z dnia 3 kwietnia 2015 r. w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Środkowej Wisły (Dz. U. Woj. Maz. z dnia 14 kwietnia 2015 r., poz. 3449),
- [4] Rozporządzenie MTiGM z 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 3/2000 z dnia 3 sierpnia 2000 r.)
- [5] Operat wodnoprawny do uzyskania pozwolenia na budowę dla następujących elementów zadania inwestycyjnego: obiekt w ciągu ul. Kniaziewicza i obiekt w ciągu ul. Wojska Polskiego. DHV Polska Sp. z o.o., Warszawa, 2013 r.,

2. Cel i zakres opracowania

Niniejszy operat wodnoprawny został opracowany w celu uzyskania pozwolenia wodnoprawnego na:

- budowę kładki dla pieszych w ciągu ul. Jana Pawła II nad Kanałem Piaseczyńskim w km 3 + 058,3 w Piasecznie,
- wykonanie umocnienia skarpy lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Kanału P. na odcinku długości 14,5 m od istniejącego mostu drogowego w górę kanału, od km 3+055,3 do km 3+0,69,8,

3. Oznaczenie zakładu ubiegającego się o wydanie pozwolenia wodnoprawnego

Na podstawie niniejszego operatu wnioskuje się o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego dla:

Starostwo Powiatowe w Piasecznie, ul. Chyliczkowska 14, 05-500 Piaseczno
na:

- budowę kładki dla pieszych w ciągu ul. Jana Pawła II nad Kanałem Piaseczyńskim w km 3 + 058,3 w Piasecznie,
- umocnienie skarpy lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Kanału P. na odcinku długości 14,5 m od istniejącego mostu drogowego w górę kanału, od km 3+055,3 do km 3+0,69,8.

4. Wyszczególnienie celu i zakresu zamierzonego korzystania z wód

Obecnie, w ciągu ul. Jana Pawła II istnieje most drogowy, który w przekroju poprzecznym mieści jedną o szerokości ok. 5,5 m, natomiast nie posiada chodników. Na rozważanym odcinku, ul. Jana Pawła II przebiega równolegle do torów kolejowych usytuowanych od strony północno-zachodniej. Kanał Piaseczyński przeprowadzono pod torami za pomocą przepustu o niezależnej konstrukcji.

Aby zapewnić pieszym bezpieczne przejście wzdłuż ul. Jana Pawła II, Inwestor zdecydował o budowie chodnika po zachodniej stronie jezdni. Ze względu na brak możliwości usytuowania chodnika na istniejącym moście, konieczna stała się budowa obok niego kładki dla pieszych.

Projektowana kładka będzie usytuowana równolegle do istniejącego mostu drogowego, w odległości 1,5 m (światło) od jego krawędzi. Konstrukcję kładki będą stanowiły 2 belki stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostową i wzmocnione ściągiem. Obiekt zostanie posadowiony na palach o średnicy ϕ 600 mm. Wody opadowe z powierzchni kładki będą spływały na chodniki i dalej na jezdnię, skąd zostaną odprowadzone za pomocą systemu odwodnienia drogi. Na odcinku długości 14,5 m, od istniejącego mostu do przekroju oddalonego od kładki o 10 m w górę Kanału P. przewidziano umocnienie skarp z grubego kamienia łamanego na betonie - gr. ok. 20 cm.

Na prawym brzegu Kanału P. istnieje rów, którego ujście usytuowane jest w km 3+064. Ujście rowu zostanie umocnione w ramach robót umocnieniowych Kanału P..

5. Wyszczególnienie rodzaju urządzeń pomiarowych i znaków żeglownych

Nie przewiduje się zabudowy urządzeń pomiarowych i znaków żeglownych.

6. Wyszczególnienie stanu prawnego nieruchomości usytuowanych w zasięgu planowanych do wykonania urządzeń wodnych

Stan prawny nieruchomości usytuowanych w zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji jest następujący:

działka nr 5/2	właściciel: Powiat Piaseczyński, 05-500 Piaseczno, ul. Chyliczkowska 14
wody płynące	Marszałek Województwa Mazowieckiego ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa

7. Obowiązki ubiegającego się o wydanie pozwolenia w stosunku do osób trzecich

Obowiązkiem Starostwa Powiatowego w Piasecznie jest przeprowadzenie inwestycji zgodnie z przepisami, zatwierdzonym projektem oraz:

- uporządkowanie terenu po zakończeniu budowy,
- utrzymywanie obiektu w należytym stanie technicznym,
- zawarcie stosownych umów z Właścicielem wód płynących, regulujących sprawy utrzymania koryta Kanału P.

Zgodnie z wypisem z rejestru gruntów, kładka wraz z umocnieniami zostanie wybudowana na terenie, który jest własnością Inwestora. W związku z tym nie będzie konieczne zawieranie umów na dzierżawę terenu.

8. Charakterystyka wód objętych pozwoleniem wodnoprawnym

Piaseczno jest gminą miejsko – wiejską położoną w centralnej części Województwa Mazowieckiego. Miasto Piaseczno położone jest w północnej części gminy. Piaseczno sąsiaduje bezpośrednio z południowym pasmem zurbanizowanym Warszawy, tworząc z nim ciągły układ zabudowy i jest największym zespołem miejskim w południowym obszarze zurbanizowanym Obszaru Metropolitalnego Warszawy.

Gmina Piaseczno położona jest w obrębie Równiny Warszawskiej, która rozciąga się po lewej stronie Doliny Środkowej Wisły od Warszawy na północy po dolinę Pilicy na południu. Równina leży na wysokości przekraczającej 100 m n.p.m i opada 20-30 m skarpą ku dolinie Wisły.

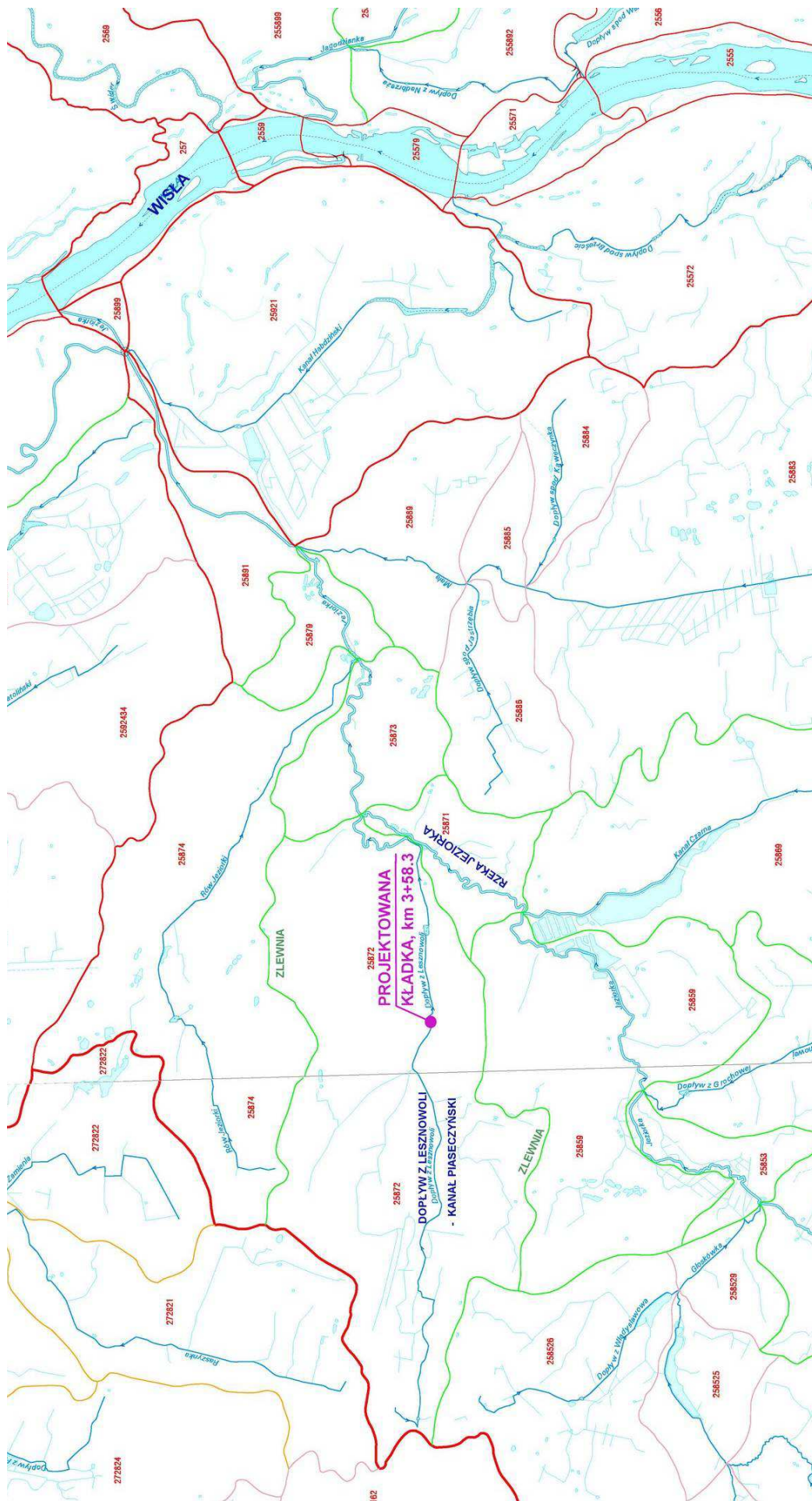
Cały teren gminy należy rzędowej zlewni rzeki Jeziorki, będącej lewostronnym dopływem rzeki Wisły w regionie wodnym „Środkowej Wisły”. Przedmiotowy Kanał Piaseczyński (określany również jako „dopływ z Lesznowoli” i nazywany zwyczajowo „rzeczką Perełką”), stanowi lewostronny dopływ rzeki Jeziorki. Źródła kanału usytuowane są na terenie Gminy Lesznówola, na terenach zielonych w okolicy Wilczej Góry, na wysokości ok. 120 m n.p.m.. Prawdopodobnie w latach 30. XX wieku, istniejąca w tym rejonie mała

rzeczka, została zaadoptowana do pełnienia funkcji rowu melioracyjnego dla okolicznych pól uprawnych. Wraz z postępującą urbanizacją terenów położonych w jej sąsiedztwie, wzrastało również jej znaczenie jako odbiornika wód opadowych i roztopowych ze zlewni przeobrażonych, a także ścieków (szczególnie na terenach miejskich). Zabudowa naturalnych obszarów zalewowych sprawiła, że przy wyższych stanach wód występują lokalne powodzie i podtopienia. Obecnie Kanał Piaseczyński odbiera wody opadowe i roztopowe, spływające z terenów gminy Piaseczno i Lesznówola oraz dzielnicy Warszawy Ursynów.

Poniżej przedstawiono przebieg Kanału Piaseczyńskiego na mapie sytuacyjnej oraz na mapie podziału hydrograficznego.



Rys. 1 Kanał Piaseczyński



Rys. 2 Kanał Piaseczyński na mapie podziału hydrograficznego

9. Opis urządzenia wodnego oraz podstawowe parametry charakteryzujące to urządzenie i warunki jego wykonania

9.1. Opis stanu istniejącego

W rejonie planowanej inwestycji istnieje droga – ul. Jana Pawła II granicząca od strony wschodniej z torami kolejowymi. Kanał Piaseczyński przeprowadzono pod torowiskiem za pomocą przepustu żelbetowego o przekroju sklepionym – światło poziome w części dolnej wynosi ok. 3,5 m. Natomiast pod ul. Jana Pawła II kanał przepływa pod mostem żelbetowym o konstrukcji ramowej. Światło poziome pod mostem wynosi 4,0 m, a pionowe max. 3,2 m. Szerokość koryta Kanału P. wynosi ok. 2,5 m - jest ono usytuowane stycznie do ściany południowej konstrukcji obiektu.

Wzdłuż ul. Jana Pawła II brak jest obecnie chodników dla pieszych. Z tego powodu Zamawiający podjął decyzję o budowie chodnika przy zachodniej stronie jezdni. Ponieważ nie ma możliwości przeprowadzenia chodnika po istniejącym moście konieczna stała się budowa obok niego kładki dla pieszych.

Poniżej przedstawiono zdjęcia istniejącego mostu drogowego.



Rys. 3
Widok istniejącego
mostu w ciągu
ul. Jana Pawła II



Rys. 4
Widok z boku
istniejącego mostu
drogowego.
W głębi widoczny
przepust kolejowy.

W rejonie planowanej inwestycji Kanał P. płynie w korycie naturalnym - dno i brzegi nie są umocnione. Szerokość koryta wynosi ok. 2,5 m, a głębokość ok. 0,5 m. W odległości ok. 9 m powyżej mostu drogowego do Kanału P. znajduje się ujście rowu odwadniającego teren na prawym brzegu – ujście w km 3 +064 kanału.



Rys. 5
Koryto Kanału P.
powyżej istniejącego
mostu drogowego.
Widoczne ujście rowu
odwadniającego
teren na prawym
brzegu.

9.2. Projektowana kładka dla pieszych

9.2.1. Charakterystyka projektowanego obiektu

Obecnie ruch pieszy wzdłuż ul. Jana Pawła II, na odcinku równoległym do torów kolejowych, odbywa się poboczami drogi. Administrator drogi zdecydował o budowie w tym miejscu chodnika. Zostanie on przeprowadzony nad Kanałem Piaseczyńskim za pomocą nowej kładki dla pieszych.

Nowa kładka dla pieszych będzie usytuowana równolegle do istniejącego mostu po jego zachodniej stronie, w odległości 1,5 m od krawędzi tego obiektu. Niweletę kładki przewidziano w łuku pionowym $R=128,33$ m, a w przekroju poprzecznym płycie pomostowej nadano spadki 3% w kierunku osi podłużnej.

Ustrój nośny kładki stanowią dwie jednoprzęsłowe belki zespolone wzmocnione ciągnem. Belki zaprojektowano z rur stalowych $\varnothing 244$ mm i zespolono z żelbetową płytą pomostową za pomocą sworzni. Grubość płyty pomostowej zmienia się od 16 cm w osi podłużnej do 20 cm na krawędzi obiektu. W widoku z boku rury stalowe z zespolonym pomostem oraz ciągną tworzą soczewkę. Wysokość konstrukcyjna obiektu w środku rozpiętości wynosi 1,1 m.

Projektowana kładka zostanie posadowiona na palach wierconych $\varnothing 600$ mm zwieńczonych oczepami stanowiącymi jednocześnie przyczółki. Z oczepów wyprowadzono ścianki żwirowe i skrzydełka utrzymujące nasypy na dojeściach do obiektu.

Podstawowe parametry charakteryzujące kładkę są następujące:

- rozpiętość teoretyczna $L_t = 12,5 \text{ m}$,
- wysokość konstrukcyjna $h_c = 0,98 \text{ m}$,
- długość konstrukcji nośnej $L = 14,20 \text{ m}$,
- długość całkowita (ze skrzydełkami) $L_c = 18,4 \text{ m}$,
- światło poziome (w poziomie oczepów) $11,6 \text{ m}$,
- rzędna spodu konstrukcji nośnej $107,12 \text{ m}$,
- szerokość użytkowa $2,5 \text{ m}$,
- szerokość całkowita $3,0 \text{ m}$,
- nośność 4 kN/m^2 wg PN-85/S-10030,
- kąt skosu $\alpha = 90^\circ$,
- współrzędne geograficzne podpory na prawym brzegu:
 - szerokość geograficzna $N 52^\circ 4' 21,56''$,
 - długość geograficzna $E 21^\circ 0' 37,01''$,
- współrzędne geograficzne podpory na lewym brzegu:
 - szerokość geograficzna $N 52^\circ 4' 21,92''$,
 - długość geograficzna $E 21^\circ 0' 37,01''$,
- współrzędne geograficzne środka kładki:
 - szerokość geograficzna $N 52^\circ 4' 21,74''$,
 - długość geograficzna $E 21^\circ 0' 36,81''$.

9.2.2. Technologia budowy kładki

Kładka zostanie posadowiona na palach zwieńczonych oczepami. Pozwoli to ograniczyć roboty ziemne w obrębie istniejących skarp Kanału P..

Ze względu na niewielkie wymiary obiektu założono, że jego konstrukcja nośna w całości zostanie wykonana w warsztacie. Następnie będzie dostarczona na miejsce wbudowania i ustawiona w położeniu docelowym za pomocą dźwigu. Ten sposób budowy pozwoli uniknąć ingerencji w koryto potoku i ustawiania rusztowań, które w okresie podwyższonego stanu wód mogłyby utrudniać przepływ.

9.3. Projektowane umocnienia brzegów Kanału P.

Koryto Kanału P. w rejonie planowanej kładki jest w dobrym stanie technicznym. Z tego względu, w związku z budową nowego obiektu przewidziano jedynie umocnienia skarp Kanału P. za pomocą gładkiego narzutu z kamienia łamanego na betonie (gr. ok. 20 cm). Umocnienia należy wykonać na odcinku długości 14,5 m - od istniejącego mostu drogowego do przekroju odległego o 10 m od kładki w stronę górnej wody. Wzdłuż krawędzi

koryta należy ułożyć kosze kamienne, które będą stanowiły „zaparcie” dla umocnień kamiennych skarp.

Umocnienia pomiędzy kładką a istniejącym mostem, a także pod rzutem kładki, należy wykonać na całej powierzchni skarp. Umocnienia pod kładką należy ułożyć zachowując nachylenie skarp 1:1,5. Umocnienia te należy płynnie połączyć z umocnieniami brzegów koryta od strony górnej wody zaprojektowanymi w spadku 1:2. Pomiedzy kładką a istniejącym mostem nachylenie skarp należy dostosować do nachylenia istniejącego.

Współrzędne geograficzne umocnień:

- współrzędne geograficzne początku umocnień:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,77",
 - długość geograficzna E 21° 0' 36,99",
- współrzędne geograficzne końca umocnień:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,56",
 - długość geograficzna E 21° 0' 36,3".

Poza umocnieniami brzegów na odcinku 14,5 m nie zakłada się innej ingerencji w koryto potoku. Wykonanie umocnień na tak krótkim odcinku nie zmieni charakteru przepływu wody w Kanale P.. Typowy przekrój poprzeczny koryta oraz przekrój poprzeczny koryta w miejscu projektowanej kładki przedstawiono na rysunku „Umocnienia”. Nie przewiduje się profilowania koryta Kanału P., w związku z czym nie załączono rysunku przedstawiającego profil podłużny koryta.

10. Charakterystyka odbiornika ścieków

Niweletę kładki zaprojektowano w łuku pionowym. W przekroju poprzecznym pomost posiada spadki 3% w kierunku osi obiektu. Wody opadowe i roztopowe będą spływały na chodniki i dalej na przyległą jezdnię, skąd zostaną odprowadzone w ramach odwodnienia jezdni. Nie przewiduje się aby po kładce odbywał się ruch pojazdów mechanicznych, tak więc spływająca woda nie będzie zanieczyszczona ropopochodnymi.

Ilość wody, która będzie spływała z pomostu kładki jest 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)

- odwadniana powierzchnia pomostu (od najwyższego punktu niwelety do końca obiektu):

- strona lewa $A_L = 22,5 \text{ m}^2$

- strona prawa $A_p = 22,5 \text{ m}^2$

Stąd ilość wody: $Q_L = Q_p = 22,5 \times 322/10000 = \text{ok. } 0,7 \frac{\text{dm}^3}{\text{s}}$.

11. Ustalenia wynikające z planu zagospodarowania wodami na obszarze dorzecza i warunków korzystania z wód regionu wodnego

Kanał Piaseczyński znajduje się w granicach jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o oznaczeniu PLRW20001725872 – scalona część wód SW0902, w regionie wodnym „Środkowa Wisła”. W „Planie gospodarowania wodami dorzecza Wisły” (MP z 2011r. Nr 49, poz. 549) status tych wód określono jako „naturalna część wód” a ich stan oceniono jako „zły”. Wody te są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Derogacje określono jako 4(4)-1 stwierdzając, że obecnie brak jest rozwiązań technicznych umożliwiających poprawę stanu wód – konieczne będzie przesunięcie w czasie osiągnięcia celów środowiskowych.

Korzystanie z wód związane z planowaną budową kładki dla pieszych będzie obejmowało powierzchniowe odprowadzenie do Kanału Piaseczyńskiego wód opadowych z pomostu tej kładki. Wody te nie będą zanieczyszczone ropopochodnymi (obiekt przeznaczony dla ruchu pieszego) ani innymi szkodliwymi substancjami - nie będą wpływały na stan wód cieków i realizację ustalonych celów środowiskowych. W związku z tym stwierdza się, że realizacja przedmiotowej inwestycji nie będzie w sprzeczności z postanowieniami ww. „Planu gospodarowania wodami dorzecza Wisły”, jak również z rozporządzeniem w sprawie ustalenia warunków korzystania z wód regionu wodnego Środkowej Wisły [2].

Plan zarządzania ryzykiem powodziowym oraz plan przeciwdziałania skutkom suszy są w trakcie opracowywania. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie na warunki wodne w rejonie - światło kładki będzie wystarczające do przeprowadzenia wezbranych wód powodziowych. Inwestycja nie będzie również miała wpływu na zjawisko suszy.

Ustalenia krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych nie dotyczą planowanego przedsięwzięcia.

12. Określenie wpływu projektowanych robót na wody powierzchniowe i podziemne

Roboty związane z budową kładki oraz chodników na dojściach to standardowe działania nie wpływające na stan wód powierzchniowych i podziemnych, ani na realizację celów środowiskowych dla tych wód.

Obecnie istniejące koryto Kanału P. w rejonie projektowanej kładki jest w dobrym stanie technicznym. Aby zminimalizować ingerencję w koryto, przewidziano jedynie umocnienia jego brzegów w najbliższym sąsiedztwie obiektu (na krótkim odcinku 14,5 m), natomiast zrezygnowano z umocnień dna. Wykonanie umocnień na tak krótkim odcinku nie zmieni charakteru przepływu wody w Kanale P..

13. Planowany okres rozruchu i sposób postępowania w przypadku rozruchu, zatrzymania działalności bądź wystąpienia awarii

Nie dotyczy.

14. Informacja o formach ochrony przyrody

Planowane przedsięwzięcie usytuowane jest na terenie całkowicie zurbanizowanym – w ciągu ul. Jana Pawła II, w sąsiedztwie torów kolejowych. Realizacja zadania nie będzie miała negatywnego wpływu na otaczające środowisko.

Na terenie inwestycji nie ustanowiono żadnych form ochrony przyrody. W odległości ok. 1 km w kierunku południowym rozpoczyna się obszar chroniony Doliny Rzeki Jezioriki. Najbliższy teren „Natura 2000” znajduje się w odległości ok. 3 km w kierunku południowo-wschodnim - Stawy w Żabieńcu.

15. Przyjęcie światła kładki

15.1. Uwagi ogólne

Projektowana kładka usytuowana jest w ciągu drogi klasy Z – ul. Jana Pawła II. Zgodnie z rozporządzeniem [4] obiekty mostowe w ciągu dróg klasy Z należy projektować na maksymalny przepływ roczny o prawdopodobieństwie przekroczenia 0,5%.

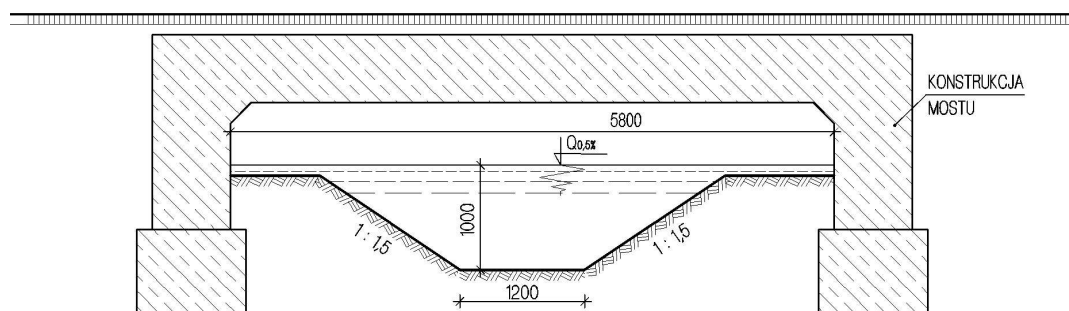
Źródła Kanału P. znajdują się na terenie Gminy Lesznowola, na terenach zielonych w okolicach Wilczej Góry. W początkowym okresie istnienia Kanał P. pełnił funkcje rowu melioracyjnego dla pól uprawnych. Obecnie zlewnia ma charakter przeobrażony, a kanał pełni rolę odbiornika wód opadowych i roztopowych z utwardzonych powierzchni posesji, pochodzących z odwodnienia dróg, a także ze zrzutów z zakładów przemysłowych.

15.2. Nowe obiekty mostowe poniżej projektowanej kładki

Około 900 m poniżej projektowanej kładki istnieją obiekty mostowe w ciągu ul. Kniaziewiczza i ul. Wojska Polskiego. Obiekty te zostały wybudowane w 2014 r.. Zastąpiły one istniejące wcześniej w tych miejscach przepusty, które ze względu na zbyt małe światło powodowały lokalne powodzie i podtopienia (przy gwałtownych i obfitych opadach).

Zgodnie z operatem [5] oba mosty zostały zaprojektowane na przepływ miarodajny o prawdopodobieństwie przekroczenia 0,5%. Do obliczeń ich światła przyjęto przepływ $Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3$ z przekroju zlokalizowanego przy Obwodnicy Miasta (trasa AK). Spadek podłużny koryta określono jako $i = 0,584\%$. W wyniku obliczeń, w przekroju poprzecznym koryta przyjęto szerokość dna równą 1,2 m, nachylenia skarp 1 : 1,5, a głębokość 0,9 m. Światło poziome obu mostów w poziomie góry koryta wynosi 5,8 m.

Dla obu mostów poziom wielkiej wody wyznaczono 1 m ponad poziomem dna w korycie.



Rys. 6 Przekrój poprzeczny mostu w ciągu ul. Kniaziewiczza

15.3. Przepływ miarodajny dla kładki

Projektowana kładka usytuowana jest ok. 900 m powyżej istniejących mostów w ciągu ul. Kniaziewiczza i ul. Wojska Polskiego. W związku z tym, teoretycznie obszar zlewni Kanału P. dla przekroju w miejscu usytuowania kładki jest mniejszy niż w przekrojach mostów w ciągu ul. Kniaziewiczza i Wojska Polskiego. Wzięto jednak pod uwagę, że kładka położona jest na terenach miejskich i istnieje realna możliwość dalszej zabudowy obszarów powyżej rozpatrywanego przekroju – związane z tym utwardzanie powierzchni będzie powodowało zwiększone zasilanie Kanału P.. Dlatego przyjęto przepływ miarodajny w miejscu usytuowania kładki równy przepływowi pod mostami w ciągu ul. Kniaziewiczza i Wojska Polskiego. Czyli przepływ miarodajny dla kładki będzie wynosił $7,96 \text{ m}^3/\text{s}$, z prawdopodobieństwem przekroczenia 0,5%.

15.4. Światło kładki

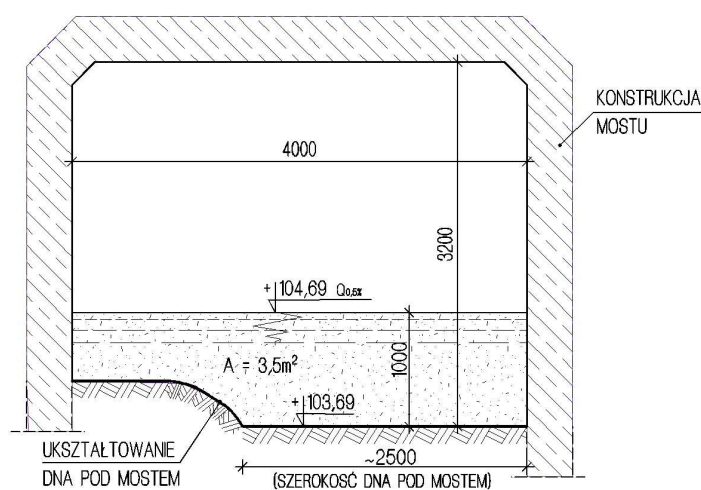
W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej kładki, w ciągu ul. Jana Pawła II istnieje most drogowy, którego światło poziome wynosi 4,0 m, a pionowe ok. 3,2 m. Szerokość dna koryta pod mostem wynosi ok. 2,5 m, a głębokość ok. 0,4 m. Dotychczas obiekt ten umożliwiał swobodny przepływ wód powodziowych.

W sytuacji istnienia tego mostu i wobec braku planów jego przebudowy, światło nowej kładki będzie wynikało z dostosowania jej do zastanych warunków terenowych. Należy przy tym zwrócić uwagę, że ul. Jana Pawła II prowadzona jest w tym miejscu na nasypie, co jest korzystne ze względu na światło pionowe obiektu. Wobec powyższego przyjęto, że jeśli światło mostu drogowego jest odpowiednie dla przeprowadzenia wezbranych wód, to kładkę należy zaprojektować tak, aby jej światło nie było mniejsze i aby nie zawężała ona światła mostu (tak poziomego, jak i pionowego). W dalszej części sprawdzono wielkość przepływu pod mostem drogowym oraz pod projektowaną kładką.

Przepływ pod mostem – światło mostu drogowego

Poniżej wyznaczono ilość wody, jaka może zostać przeprowadzona pod mostem. Przyjmując, że poziom wody w korycie w czasie spływu wód powodziowych ustabilizuje się na poziomie 1,0 m nad poziomem dna (maksymalny poziom wody wyznaczony dla mostów w ciągu ul. Kniaziewicza i Wojska Polskiego), to wówczas ilość wody, która będzie mogła przepłynąć pod mostem będzie następująca:

- $i = 0,584\%$ - spadek podłużny kanału wg [5],
- $n = 0,025$ - współczynnik szorstkości (dno żwirowe, ściany betonowe),
- $F = 3,5 \text{ m}^2$ - pole przekroju poprzecznego wypełnionego wodą (wg rysunku 7),
- $p = 4,5 \text{ m}$ - obwód zwilżony,
- $R = 3,5 / 4,5 = 0,777 \text{ m}$
- $v = \frac{1}{0,025} \times 0,777^{2/3} \times 0,00584^{1/2} = 2,58 \text{ m/s}$ - prędkość wody pod mostem,
- $Q_{\text{most}} = F \times v = 3,5 \times 2,58 = 9,03 \text{ m}^3/\text{s} > Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3/\text{s}$ - wielkość przepływu pod mostem.



Rys. 7 Schemat do obliczenia przepływu pod mostem drogowym

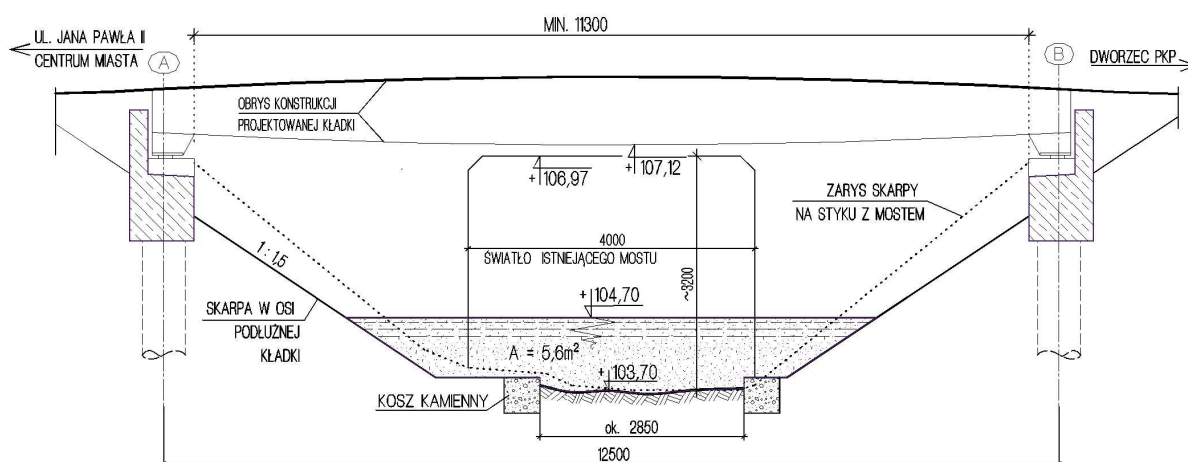
Powyższe obliczenia przeprowadzono dla spadku podłużnego kanału $i = 0,584\%$, który wyznaczono w operacie [5]. Lokalny spadek podłużny kanału w rejonie projektowanej kładki, ustalony dla odcinka długości 122,3 m, wynosi $0,654\%$. Przy tym spadku przepływ pod mostem wynosi $9,5 \text{ m}^3/\text{s}$ przy prędkości $2,73 \text{ m/s}$.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że wielkość możliwego przepływu pod mostem jest większa od przyjętego przepływu miarodajnego $Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3/\text{s}$, czyli światło mostu jest wystarczające dla przeprowadzenia wód powodziowych.

Światło kładki

Rozpiętość teoretyczna kładki wynosi 12,5 m. Podpory zaprojektowano w formie pali wielkośrednicowych zwieńczonych oczepami zatopionymi w skarpach na wysokości ok. 2,2 m nad poziomem dna kanału - światło poziome oczepów wynosi 11,6 m. Konstrukcję przęsła kładki wsparto na oczepach - nie zawęży ona przekroju koryta. Wysokościowo konstrukcję usytuowano ponad światłem mostu drogowego.

Poniższy rysunek przedstawia usytuowanie kładki w przekroju poprzecznym koryta.



Rys. 8 Schemat usytuowania kładki w przekroju poprzecznym koryta

Ilość wody, która będzie mogła przepłynąć pod kładką przy zwierciadle wody powodziowej ustabilizowanym na wysokości 1,0 m ponad poziomem dna (maksymalny poziom wody wyznaczony dla mostów w ciągu ul. Kniaziewicza i Wojska Polskiego) jest następująca:

$$i = 0,584\%$$

- spadek podłużny kanału wg [5],

$$n = 0,026$$

- współczynnik szorstkości (dno żwirowe, ściany z nie ciosanego kamienia na zaprawie),

$$F = 5,6 \text{ m}^2$$

- pole przekroju poprzecznego wypełnionego wodą (wg rysunku 7),

$$p = 8,2 \text{ m}$$

- obwód zwilżony,

$$R = 5,6 / 8,2 = 0,68 \text{ m}$$

$$v = \frac{1}{0,026} \times 0,68^{2/3} \times 0,00584^{1/2} = 2,27 \text{ m/s}$$

- prędkość wody w korycie,

$$Q_{\text{kładka}} = F \times v = 5,6 \times 2,27 = 12,7 \text{ m}^3/\text{s} > Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3/\text{s}$$

- wielkość przepływu pod kładką.

Ilość wody, która będzie mogła być przeprowadzona korytem Kanału P. pod projektowaną kładką wynosi $Q_{\text{kładka}} = 12,7 \text{ m}^3/\text{s}$ i jest większa od wody miarodajnej $Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3/\text{s}$. Projektowana kładka nie będzie utrudniała spływu wód powodziowych.

15.5. Rzędna spodu konstrukcji nośnej

Poziom lustra wody $Q_{0,5\%}$ w przekroju kładki przyjęto na rzędnej 104,70 m n.p.m. – 1,0 m ponad poziomem dna. Rzędna spodu konstrukcji nośnej w środku rozpiętości wynosi 107,12 m n.p.m. i jest wyższa od rzędnej spodu konstrukcji nośnej mostu drogowego. Różnica wysokości między lustrem wielkiej wody $Q_{0,5\%}$ a spodem konstrukcji nośnej wynosi 2,42 m.

16. Zbiornicze zestawienie wyników

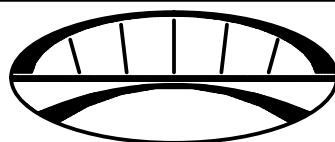
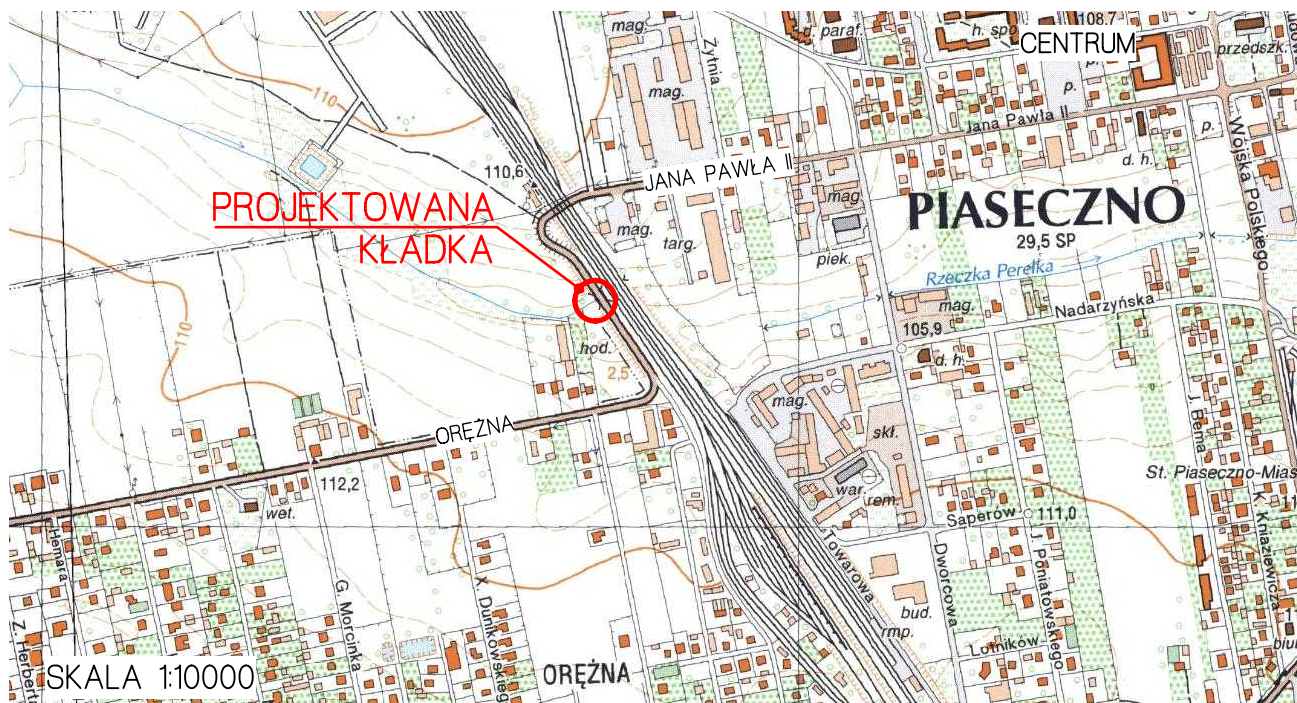
Kładka dla pieszych w ciągu drogi klasy Z:

- usytuowanie kładki w km Kanału P. 3+058,3
- prawdopodobieństwo przepływu miarodajnego 0,5%
- przepływ miarodajny $Q_{0,5\%} = 7,96 \text{ m}^3/\text{s}$
- rzędna dna koryta potoku 103,7 m n.p.m.
- rzędna zwierciadła wody $Q_{0,5\%}$ 104,7 m n.p.m.
- rzędna spodu konstrukcji nośnej 107,12 m n.p.m.
- światło poziome w poziomie oczepów pali 11,6 m,
- światło pionowe 3,42 m,
- wyniesienie spodu konstrukcji ponad poziom wody $Q_{0,5\%}$ 2,42 m,
- współrzędne geograficzne podpory na prawym brzegu:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,56",
 - długość geograficzna E 21° 0' 37,01",
- współrzędne geograficzne podpory na lewym brzegu:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,92",
 - długość geograficzna E 21° 0' 37,01",
- współrzędne geograficzne środka kładki:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,74",
 - długość geograficzna E 21° 0' 36,81",
- współrzędne geograficzne początku umocnień Kanału P.:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,77",
 - długość geograficzna E 21° 0' 36,99",
- współrzędne geograficzne końca umocnień Kanału P.:
 - szerokość geograficzna N 52° 4' 21,56",
 - długość geograficzna E 21° 0' 36,3",

Opracowanie

mgr inż. Marta Krężel

Bielsko-Biała, lipiec 2015 r.



PRACOWNIA INŻYNIERSKA PROJEKT S.C.

mgr inż. Marian Krężel mgr inż. Marta Krężel

43-300 Bielsko - Biała, ul.T.Sixta 5/407

tel./fax (033) 819-26-81; e-mail : biuro@mkprojekt.bielsko.pl

OBIEKT BUDOWA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W km 3+058,3
W CIĄGU UL. ORĘŻNEJ W PIASECZNE

FAZA PROJEKT BUDOWLANY

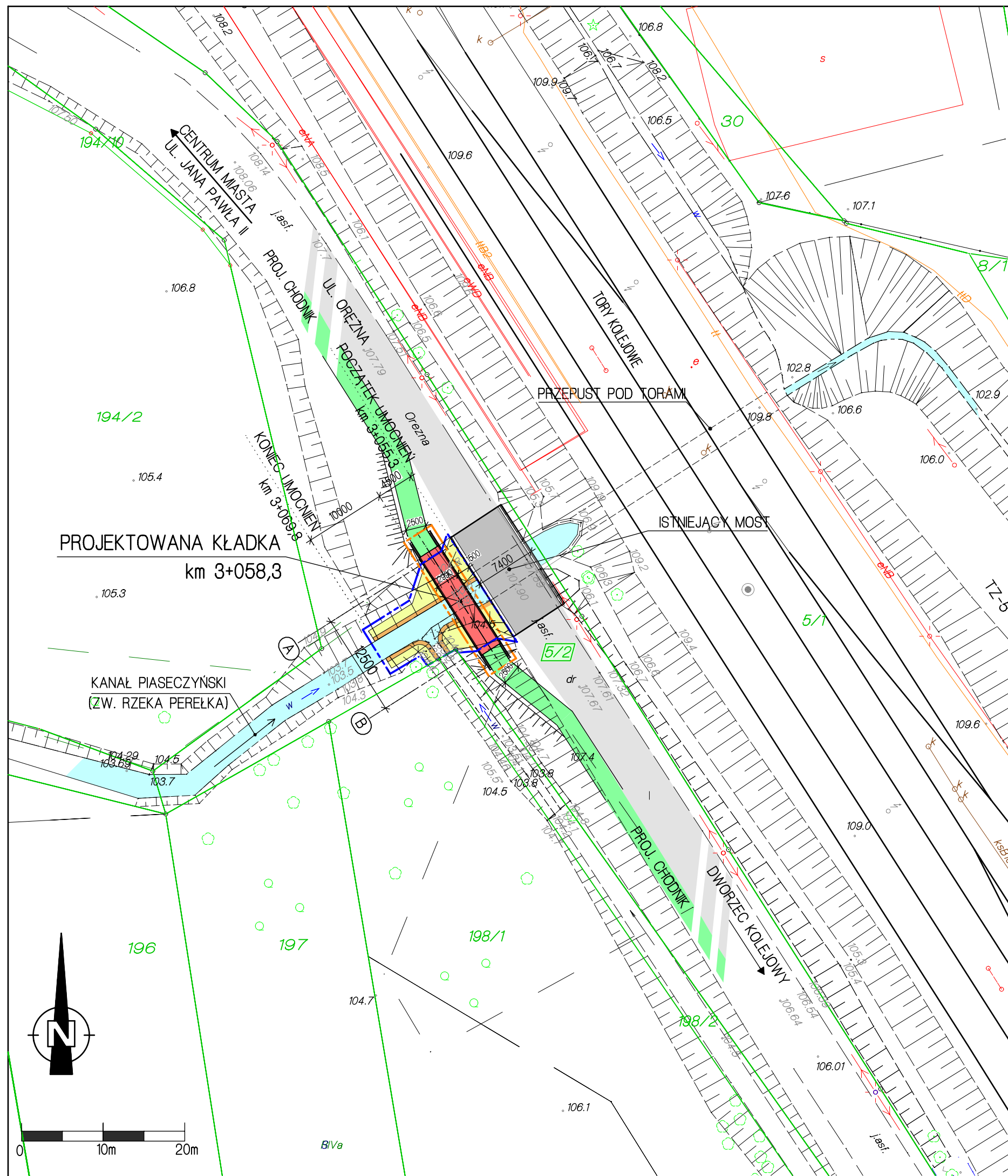
TEMAT ORIENTACJA

PROJEKTANT mgr inż. Marta KRĘŻEL SLK/2082/POOM/08

SPRAWDZAJĄCY mgr inż. Marian KRĘŻEL upr. proj. 406/91 U.W. K-ce

PLIK	DATA LIPIEC 2015	SKALA 1:10000 1:10000	NR RYS. PB-0	ZMIANA -
------	---------------------	-----------------------------	-----------------	-------------

PRZEDMIOTOWY PROJEKT JEST CHRONIONY PRAWEM AUTORSKIM - USTAWA Z DNIA 04.02.94R. (DZ.U. NR 24 Z DNIA 23.02.94R.)
ZWIELOKROTNIE NIE EGZEMPLARZY, ODSPRZEDAŻ LUB JAKIEKOLWIEK INNE WPROWADZANIE DO OBROTU LUB OPRACOWANIE
W FORMIE PROJEKTU TECHNICZNEGO (WYKONAWCZEGO) BEZ ZGODY AUTORA JEST ZABRONIONE



LEGENDA:

PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

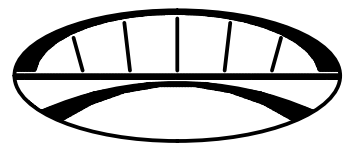
- KAMIEŃ ŁAMANY NA BETONIE (GR. 20cm) - UMOCNIE NIE BRZEGÓW
- KOSZE KAMIENNE 0,5x0,5m - 1 WARSTWA, JAKO OBRAMOWANIE KRAWĘDZI KORYTA
- NAWIERZCHNIA ŻYWICZNA NA KŁADCE
- CHODNIK WG ODRĘBNEGO OPRACOWANIA

ISTNIEJĄCE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

- KANAŁ PIASECZYŃSKI (ZWYCZAJOWO: RZĘKA PERŁKA)
- NAWIERZCHNIA ASFALTOWA NA JEZDNI
- NAWIERZCHNIA ASFALTOWA NA ISTNIEJĄCYM MOŚCIE
- DRZEWO
- LINIA ENERGETYCZNA / LINIA TRAKCJI KOLEJOWEJ
- KANALIZACJA
- SIEĆ TELETECHNICZNA

OZNACZENIA

- 198/1 NUMERY DZIAŁEK
- 5/2 NUMERY DZIAŁEK W ZAKRESIE OPRACOWANIA
- GRANICE DZIAŁEK
- ISTNIEJĄCE UKSZTAŁTOWANIE TERENU
- ZAKRES ODDZIAŁYWANIA - UMOCNIE NIE KORYTA
- ZAKRES ODDZIAŁYWANIA - PROJEKTOWANA KŁADKA

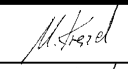
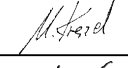
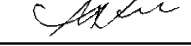


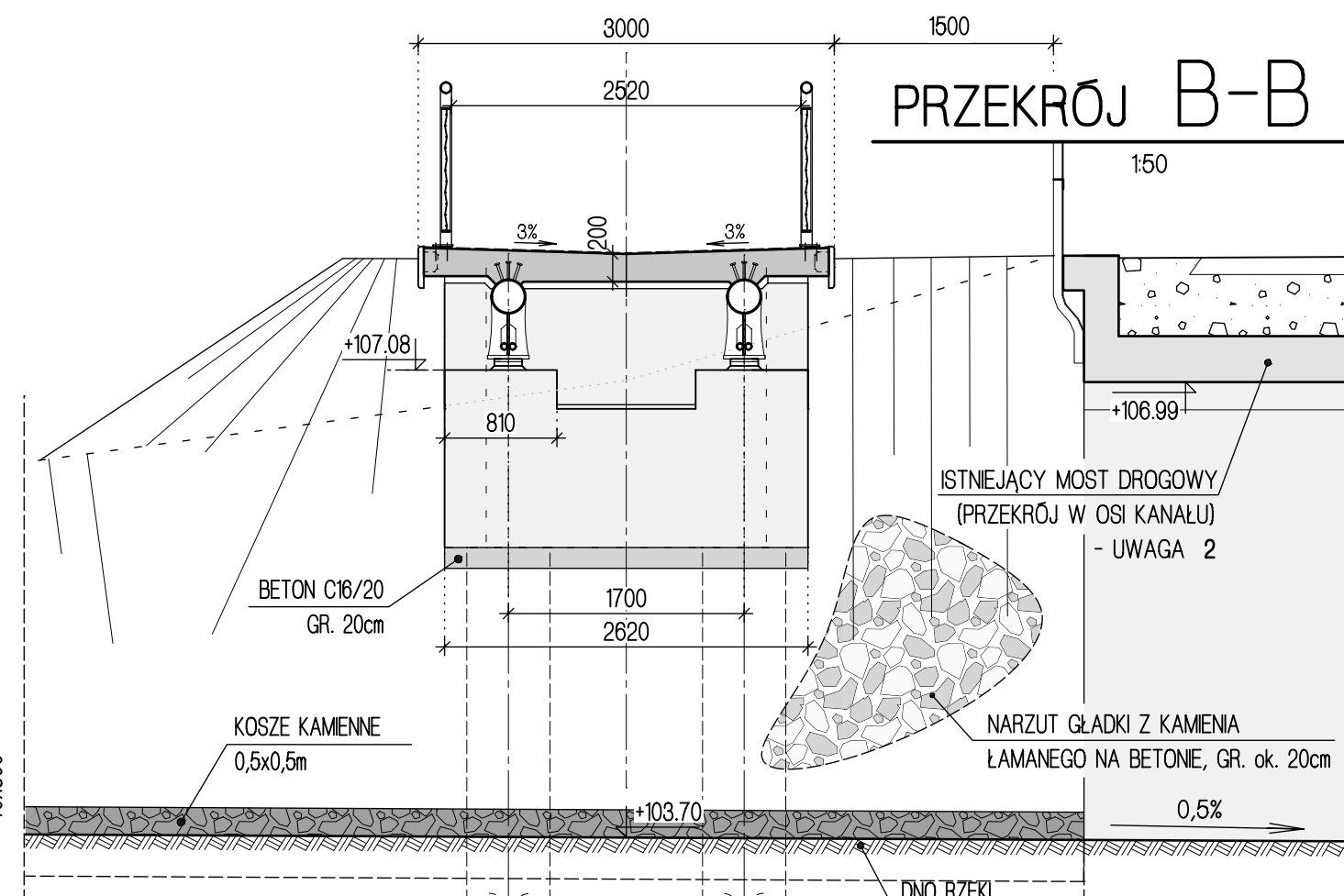
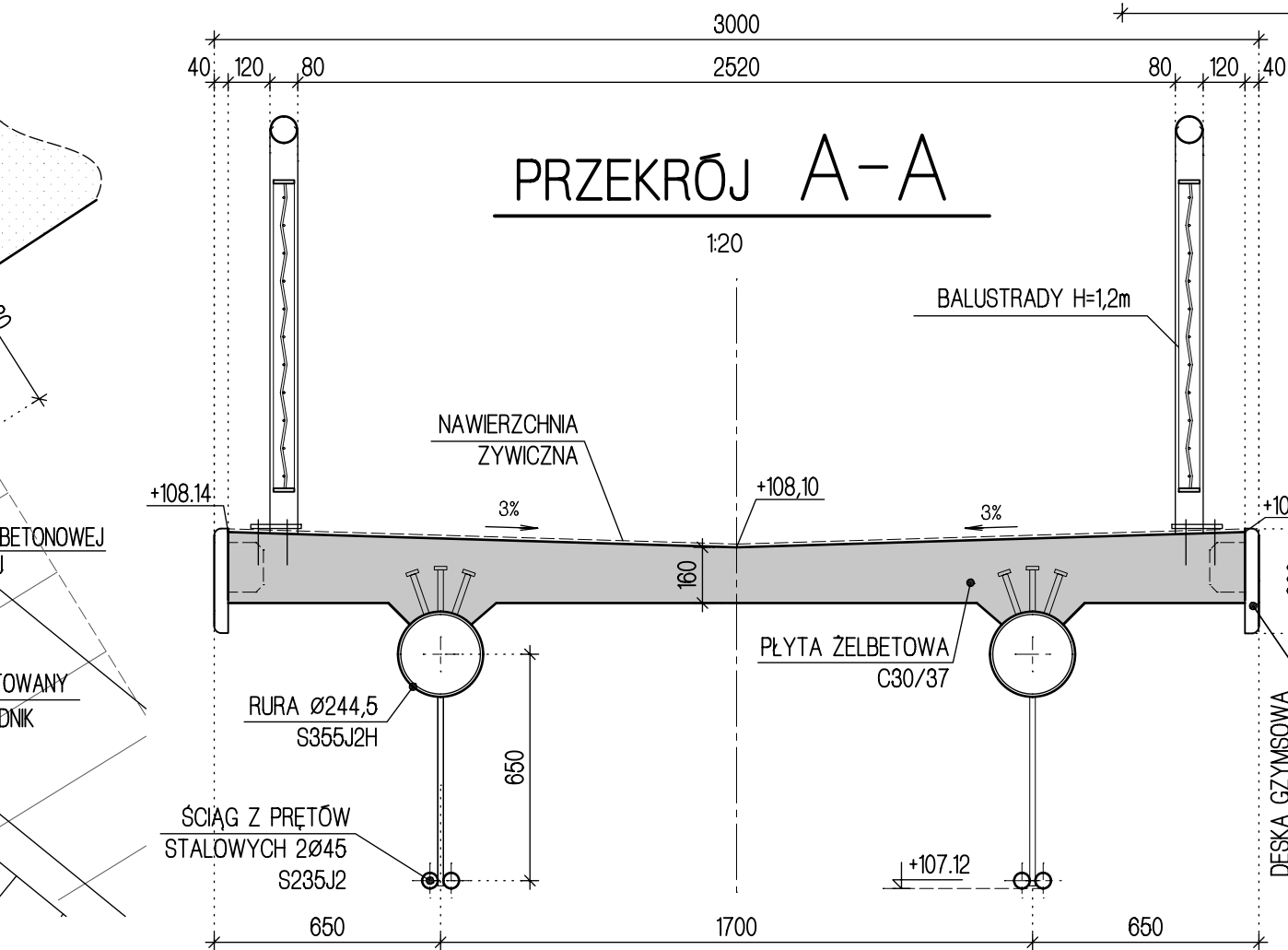
PRACOWNIA INŻYNIERSKA PROJEKT S.C.

mgr inż. Marian Krężel mgr inż. Marta Krężel

43-300 Bielsko - Biała, ul.T.Sixta 5/407

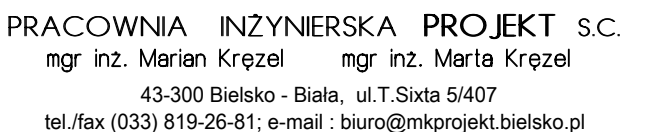
tel./fax (033) 819-26-81; e-mail : biuro@mkprojekt.bielsko.pl

OBIEKT		BUDOWA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W km 3+058,3 W CIĄGU UL. ORĘŻNEJ W PIASECZNIE	
FAZA		PROJEKT BUDOWLANY	
TEMAT		PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU	
PROJEKTANT	mgr inż. Marta KRĘZEL	SLK/2082/POOM/08	
KONSTRUKTOR	mgr inż. Marta KRĘZEL	SLK/2082/POOM/08	
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Marian KRĘZEL	upr. proj. 406/91 U.W. K-ce	
PLIK	DATA	SKALA	NR RYS. ZMIANA
	LIPIEC 2015	1:500	PB-1 -
PRZEDMIOTOWY PROJEKT JEST CHRONIONY PRAWEM AUTORSKIM - USTAWA Z DNIA 04.02.94R. (DZ.U.NR 24 Z DNIA 23.02.94r) ZWIELOKROTNIE NIE EGZEMPLARZY, ODSPRZEDAŻ LUB JAKIEKOLWIEK INNE WPROWADZANIE DO OBROTU LUB OPRACOWANIE W FORMIE PROJEKTU TECHNICZNEGO (WYKONAWCZEGO) BEZ ZGODY AUTORA JEST ZABRONIONE			



UWAGI

1. DOJŚCIA DO KŁADKI SĄ PRZEDMIOTEM ODERĘBNEGO OPRACOWANIA.
2. REMONT ISTNIEJĄCEGO MOSTU DROGOWEGO WG ODRĘBNEGO OPRACOWANIA.



OBIEKT	BUDOWA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W km 3+058,3 W CIĄGU UL. JANA PAWŁA II W PIASECZNI
--------	--

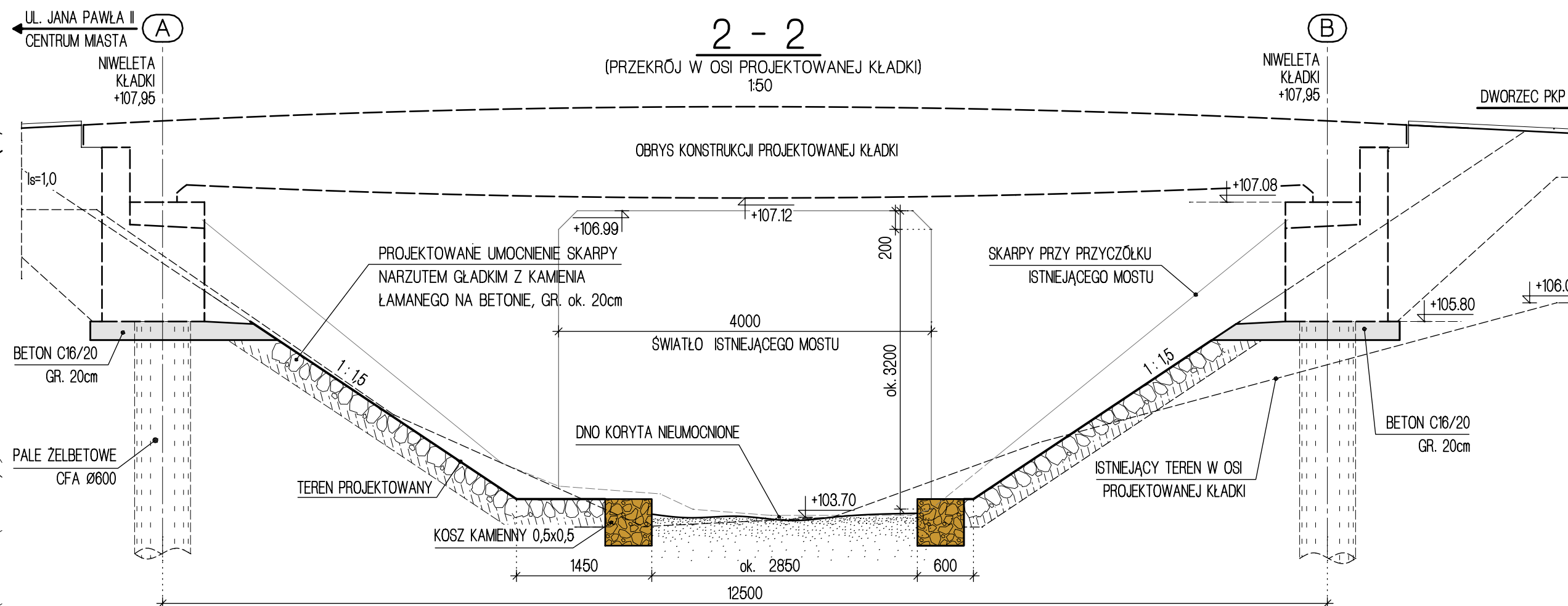
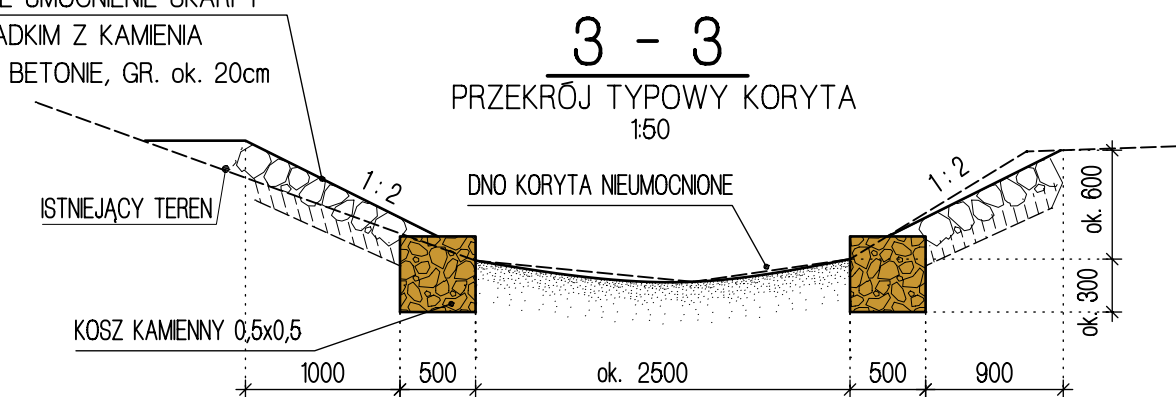
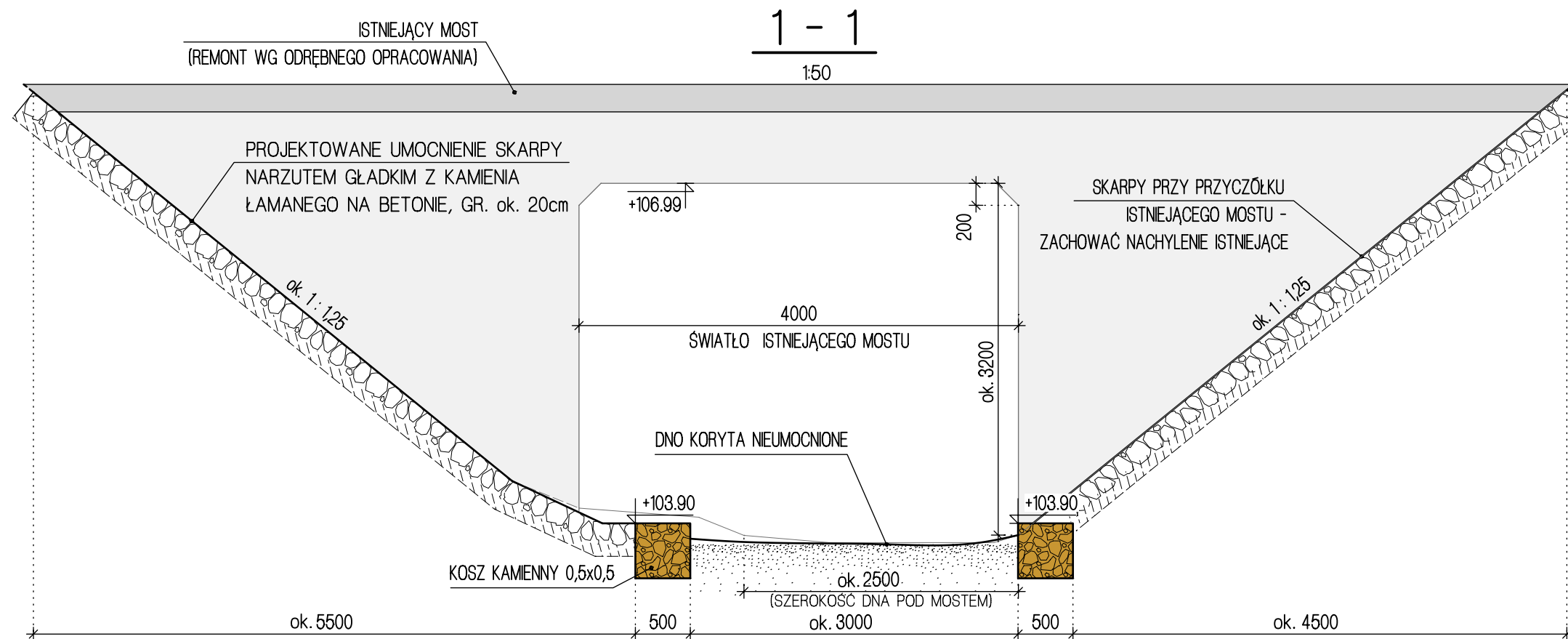
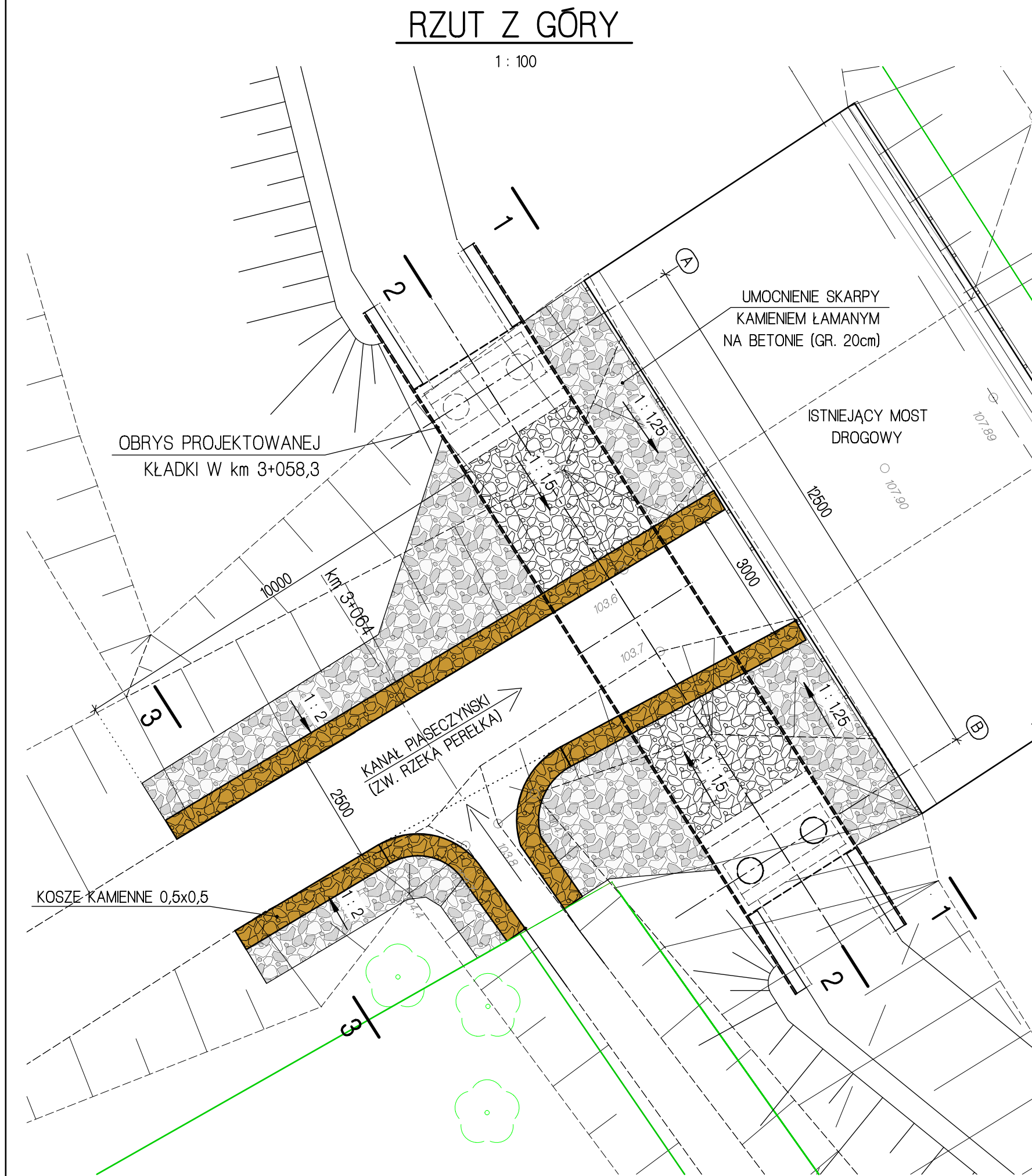
FAZA PROJEKT BUDOWLANY

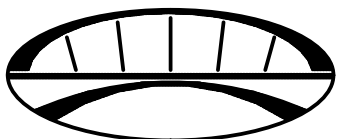
RYSUNEK OGÓLNY

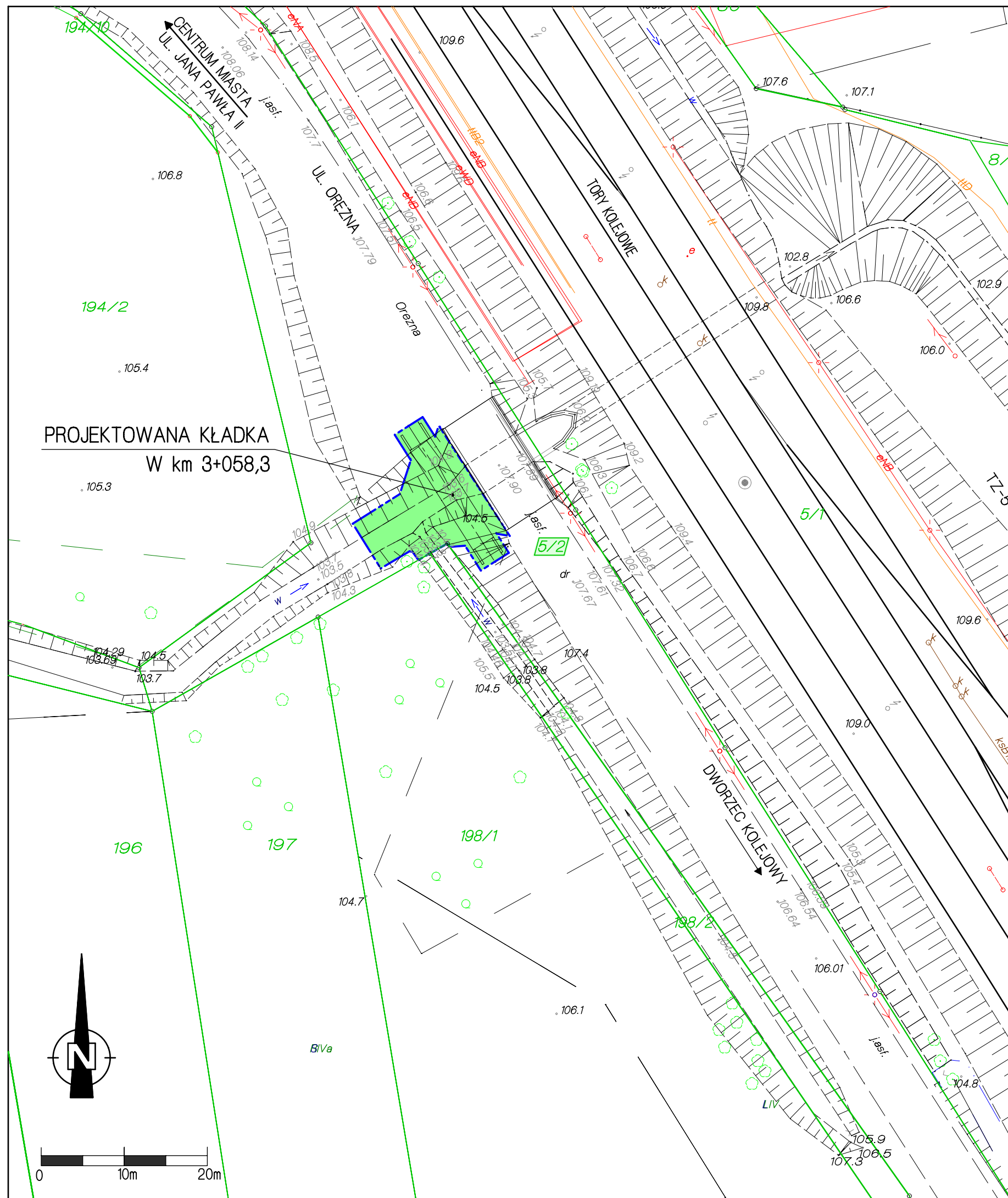
PROJEKTANT	mgr inż. Marta KRĘZEL	SLK/2082/POOM/08
KONSTRUKTOR	mgr inż. Marta KRĘZEL	SLK/2082/POOM/08
SPRAWDZAJĄCY	mgr inż. Marian KRĘZEL	upr. proj. 406/91 U.W. K-ce

PLIK	DATA LIPIEC 2015	SKALA 1:150 1:100 1:50 1:20	NR RYS. PB-2	ZMIANA -
------	---------------------	-----------------------------------	-----------------	-------------

PRZEDMIOTOWY PROJEKT JEST CHRONIONY PRAWEM AUTORSKIM - USTAWA Z DNIA 04.02.94R. (DZ.U.NR.24 Z DNIA 23.02.94R.)
ZWIELOKROTNIE GZEMPLARZY, ODSPRZEDAŻ LUB JAKIEKOLWIEK INNE WPROWADZANIE DO OBROTU LUB OPRACOWANIE
W FORMIE PROJEKTU TECHNICZNEGO (WYKONAWCZEGO) BEZ ZGODY AUTORA JEST ZABRONIONE



		PRACOWNIA INŻYNIERSKA PROJEKT S.C.	
mgr inż. Marian Krężel		mgr inż. Marta Krężel	
43-300 Bielsko - Biała, ul.T.Sixta 5/407			
tel./fax (033) 819-26-81; e-mail : biuro@mkprojekt.bielsko.pl			
OBIEKT			
BUDOWA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W km 3+058,3 W CIĄGU UL. JANA PAWŁA II W PIASECZNYE			
FAZA			
PROJEKT BUDOWLANY			
TEMAT			
UMOCNIENIA			
PROJEKTANT			
mgr inż. Marta KRĘŻEL		SLK/2082/POOM/08	
KONSTRUKTOR			
mgr inż. Marta KRĘŻEL		SLK/2082/POOM/08	
SPRAWDZAJĄCY			
mgr inż. Marian KRĘŻEL		upr. proj. 406/91 U.W. K-ce	
PLIK	DATA	SKALA	NR RYS. ZMIANA
	LIPIEC 2015	1:100 1:50	PB-3 -
PRZEDMIOTOWY PROJEKT JEST CHRONIONY PRAWEM AUTORSKIM - USTAWA Z DNIA 04.02.94R. (DZ.U. NR 24 Z DNIA 23.02.94R.) ZWIELOKROTNIE EGZEMPLARZY, ODSPRZEDAŻ LUB JAKIEKOLWIEK INNE WPROWADZANIE DO OBROTU LUB OPRACOWANIE W FORMIE PROJEKTU TECHNICZNEGO (WYKONAWCZEGO) BEZ ZGODY AUTORA JEST ZABRONIONE			

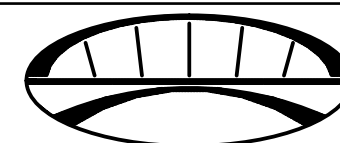


STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI

OZNACZENIE	NR DZIAŁKI	WŁAŚCICIEL
	5/2	POWIAT PIASECZYŃSKI UL. CHYLICKOWSKA 14 05-500 PIASECZNO

OZNACZENIA

- 198/1 NUMERY DZIAŁEK
- 5/2 NUMERY DZIAŁEK W ZAKRESIE OPRACOWANIA
- GRANICE DZIAŁEK
- ISTNIEJĄCE UKSZTAŁTOWANIE TERENU
- ZAKRES OPRACOWANIA = ZAKRES ODDZIAŁYWANIA



PRACOWNIA INŻYNIERSKA PROJEKT S.C.

mgr inż. Marian Krężel mgr inż. Marta Krężel

43-300 Bielsko - Biała, ul.T.Sixta 5/407

tel./fax (033) 819-26-81; e-mail : biuro@mkprojekt.bielsko.pl

OBIKT BUDOWA KŁADKI DLA PIESZYCH NAD KANAŁEM PIASECZYŃSKIM W km 3+058,3
W CIĄGU UL. ORĘŻNEJ W PIASECZNE

FAZA PROJEKT BUDOWLANY

TEMAT STAN PRAWNY NIERUCHOMOŚCI

PROJEKTANT mgr inż. Marta KRĘZEL SLK/2082/POOM/08

KONSTRUKTOR mgr inż. Marta KRĘZEL SLK/2082/POOM/08

SPRAWDZAJĄCY mgr inż. Marian KRĘZEL upr. proj. 406/91 U.W. K-ce

PLIK	DATA LIPIEC 2015	SKALA 1:500	NR RYS. PB-4	ZMIANA -
------	---------------------	----------------	-----------------	-------------

PRZEDMIOTOWY PROJEKT JEST CHRONIONY PRAWEM AUTORSKIM - USTAWA Z DNIA 04.02.94R. (DZ.U. NR 24 Z DNIA 23.02.94r)
ZWIELOKROTNIE NIE EGZEMPLARZY, ODSPRZEDAŻ LUB JAKIEKOLWIEK INNE WPROWADZANIE DO OBROTU LUB OPRACOWANIE
W FORMIE PROJEKTU TECHNICZNEGO (WYKONAWCZEGO) BEZ ZGODY AUTORA JEST ZABRONIONE

Urząd Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna
ul. Warszawska 32
05-520 Konstancin-Jeziorna
tel. 756-48-10, 756-44-51
fax: 754-41-74

Województwo MAZOWIECKIE
Powiat PIASECZYŃSKI
Gmina Piaseczno
Miejscowość PIASECZNO
Jednostka ewidencyjna 141804_4, PIASECZNO - MIASTO
Obręb 14

Nr kancelaryjny: **PODGiK 7438/**

WYPIS Z REJESTRU GRUNTÓW

Nr jednostki rejestrowej: **G.43**

WA11/00010083/8_DE
C. WOJ. MAZ. NR
881/2015 Z DN.
12.03.2015

Właściciel, udział: 1/1

POWIAT PIASECZYŃSKI

Siedziba: 05-500 PIASECZNO, CHYLICKOWSKA 14

Dokumenty: DECYZJA NR 881/2015 Z DN. 12.03.2015

Arkusz mapy	Numer działki	Bliższe określenie położenia	Opisy użytków	Ozn. użyt. i kont. klasyfik.	Powierzchnia		Nr KW lub oznaczenie innych dokumentów
					użytków w ha	działki w ha	
10S13 W1,6S1 3O1	5/2	PIASECZNO,	Drogi	dr	0.5000	0.5000	C. WOJ. MAZ. NR 881/2
Id dz: 141804_4.0014.5/2							
Wartość: - Rejon statystyczny: 141804_4.RS.013950.							
Dokumenty: KEM-M.PIA-14-30/11							
Razem :					0.5000	0.5000	

Słownie: pięć tysięcy m. kw.

Sporządził(a): Ksawery Gut, według stanu na dzień: 2015-07-06

Tylko do użytku służbowego

(Pieczęć urzędowa)

W/IPI-4105.K.Piaseczyński.175.JS/15

Piaseczno, dnia 30.06.2015 r.

*Starostwo Powiatowe
w Piasecznie
ul. Chylińskiej 14
05-500 Piaseczno*

W odpowiedzi na pismo z dnia 19.06.2015 roku znak IRD.7011.6.2015.GW, w sprawie uzgodnienia koncepcji budowy kładki dla pieszych w ciągu ul. Orężnej w Piasecznie, Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Oddział w Warszawie Inspektorat w Piasecznie informuje, że właściwa nazwa rzeki nad którą zlokalizowany będzie obiekt mostowy to Kanał Piaseczyński. Ciek ten figuruje w *ewidencji wód, urządzeń melioracji wodnych oraz zmeliorowanych gruntów* jako rzeka naturalna uregulowana i zgodnie z załącznikiem nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17.12.2002 roku *w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną* (Dz. U. z 2003 r. Nr 16 poz. 49) prowadzi śródlądowe wody powierzchniowe, stanowiące własność publiczną, istotne dla regulacji stosunków wodnych na potrzeby rolnictwa.

Poniżej przedstawiamy wstępne warunki, z uwzględnieniem których przedmiotowa inwestycja powinna zostać zrealizowana:

1. Projekt budowy kładki - obiektu mostowego, należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie* (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735 z późn. zm.);
2. Prawdliwość doboru założonego w koncepcji światła obiektu mostowego należy potwierdzić zgodnie z Załącznikiem nr 1 „Obliczanie światel mostów i przepustów” cytowanego wyżej rozporządzenia.
3. Połączenie projektowanego obiektu inżynierskiego z istniejącą drogą powinno zapewniać odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni pod obiektem mostowym jak również stabilność nasypu drogowego oraz terenu przyległego.
4. W obliczeniach hydrologicznych przepływów miarodajnych należy uwzględnić przeobrażony charakter zlewni Kanału Piaseczyńskiego powyżej projektowanej budowli, w tym istniejące zrzuty wód deszczowych pochodzące z odwodnienia dróg oraz zakładów przemysłowych.
5. Należy przewidzieć odwodnienie projektowanego obiektu mostowego, nie powodujące erozji dna i skarp Kanału Piaseczyńskiego.
6. Pod kładką jak również poniżej i powyżej projektowanej budowli należy przewidzieć umocnienia dna oraz skarp Kanału Piaseczyńskiego na odcinkach wynikających ze stosownych obliczeń, w celu zabezpieczenia przed rozmywaniem koryta.
7. Projekt powinien przewidzieć technologię wykonania obiektu mostowego zapewniającą zachowanie swobodnego przepływu wody w korycie rzeki, podczas prowadzenia robót budowlanych.

Informujemy o konieczności uzgodnienia operatu wodnoprawnego, dotyczącego ww. inwestycji, wykonanego z uwzględnieniem powyższych warunków.

Przypominamy, że zgodnie z ustawą Prawo Wodne z dnia 18 lipca 2001 r. (tekst jedn. Dz. U. z 2015 poz. 469), na wykonanie przedmiotowego zamierzenia należy uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

Ponadto działka nr ew. 5/2 z obrębu nr 14 w m. Piaseczno, na której projektowana jest przedmiotowa inwestycja, ma nieprawidłowo określony stan prawny. Na całość powierzchni wymienionej wyżej nieruchomości składa się między innymi grunt pokryty wodami płynącymi rzeki Kanał Piaseczyński, która zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 2002 roku *w sprawie śródlądowych wód powierzchniowych lub ich części stanowiących własność publiczną* (Dz. U. z 2003 r. Nr 16 poz. 149) została uznana za śródlądową wodę powierzchniową, stanowiącą własność publiczną, istotną dla regulacji stosunków wodnych na potrzeby rolnictwa, w stosunku do której wykonywanie uprawnień Skarbu Państwa powierza się marszałkom województw (załącznik nr 2 do ww. Rozporządzenia, poz. 190).

Wobec powyższego informujemy o konieczności sprostowania istniejącego stanu ewidencyjnego poprzez wydzielenie działki pokrytej wodami płynącymi rzeki Kanał Piaseczyński, ustanowienie na wydzielonej działce własności Skarbu Państwa oraz stwierdzenia, że przedmiotowe grunty znajdują się w trwałym zarządzie Marszałka Województwa Mazowieckiego.

Kierownik Inspektoratu

mgr inż. Dorota Piniarska

Do wiadomości:

1. UMiG Piaseczno
2. WZMiUW Oddział w Warszawie – UW/W
3. WZMiUW Inspektorat w Piasecznie - aa

Inwestycja: „Przebudowa ul. Jana Pawła II w Piasecznie od ul. Dworcowej do ul. Okrężnej” -
Kładka dla pieszych nad Kanałem Piaseczyńskim w km 3 + 058,3
w ciągu ul. Jana Pawła II w Piasecznie”.

ZAŁĄCZNIK

DO WNIOSKU O WYDANIE POZWOLENIA WODNOPRAWNEGO

OPIS PROWADZENIA ZAMIERZONEJ DZIAŁALNOŚCI

SPORZĄDZONY W JĘZYKU NIETECHNICZNYM

Planowana inwestycja pn. „Przebudowa ul. Jana Pawła II w Piasecznie od ul. Dworcowej do ul. Okrężnej” będzie obejmowała m. in. budowę chodnika dla pieszych po zachodniej stronie jezdni ul. Jana Pawła, na jej odcinku równoległym do torów kolejowych. Na tym odcinku, droga krzyżuje się z Kanałem Piaseczyńskim. Ponieważ nie ma możliwości usytuowania chodnika na istniejącym w tym miejscu moście drogowym, konieczna stała się budowa obok niego kładki dla pieszych.

Konstrukcję kładki będą stanowiły 2 belki stalowe o rozpiętości teoretycznej 12,5 m, zespolone z żelbetową płytą pomostową i wzmocnione ściągiem. Obiekt zostanie posadowiony na palach o średnicy ϕ 600 mm. Wody opadowe z powierzchni kładki będą spływały na chodniki i dalej na jezdnię, skąd zostaną odprowadzone za pomocą systemu odwodnienia drogi.

Na odcinku długości 14,5 m, od istniejącego mostu drogowego do przekroju oddalonego od kładki o 10 m w górę Kanału P. przewidziano umocnienie skarp z grubego kamienia łamanego na betonie - gr. ok. 20 cm.

Opracowanie

mgr inż. Marta Krężel