WOOŚ.420.22.8.2018.KR.151

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**

**„**Przebudowa lewego wału rzeki Łęg w km 7+580 – 21+076, gm. Grębów, pow. tarnobrzeski”

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na wykonaniu podwyższenia i poszerzenia lewego wału rzeki Łęg na odcinku w km od ok. 7+580 do ok. 21+076, które ma na celu dostosowanie rzędnych korony wału do rzędnych wymaganych przepisami ujętymi
w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie
(Dz. U. 2007 nr 86 poz. 579) dla II klasy ważności obiektów hydrotechnicznych wraz
z odcinkami geomembrany i przesłony pionowej. Ponadto przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem przebudowę dwóch przepustów wałowych wraz z dopływami i odpływami, przebudowę ujęcia wody w km 14+900 wału, przebudowę przepompowni wody Zabrnie
w miejscowości Jamnica w oparciu o istniejący zbiornik wyrównawczy i kanały odpływowe oraz przebudowę i budowę przejazdów, wjazdów i zjazdów wałowych.

Przedsięwzięcie znajduje się na terenie miejscowości Zabrnie, Jamnica, Grębów, Krawce, gm. Grębów, miejscowości Sokolniki gm. Gorzyce, pow. tarnobrzeski oraz miejscowości Kępie Zaleszańskie, gm. Zaleszany, pow. stalowowolski, woj. podkarpackie.

Ze względu na długość wału do przebudowy i zróżnicowanie terenów chronionych przedmiotowy wał został podzielony na pięć odcinków o odmiennych sposobach przebudowy.

**Odcinki o odmiennych sposobach przebudowy:**

- odcinek od drogi powiatowej w km od ok. 7+580 do przejazdu wałowego przy pompowni Zabrnie w km ok. 10+685. Na tym odcinku rzędne korony wału dostosowane zostaną do rzędnych wymaganych przepisami dla II klasy ważności obiektów hydrotechnicznych, tj. Q1% + 1,0 m z zachowaniem równowagi bezpieczeństwa przeciwpowodziowego na odcinku pokrywającym się z przebudowanym już wałem prawym. Przebudowany wał będzie posiadał nachylenie skarpy odpowietrznej 1:2,5 oraz odwodnej 1:3,5, szerokość w koronie 4 m,
z koroną utwardzoną i ciągiem komunikacyjnym do prowadzenia akcji przeciwpowodziowej po koronie. Wał rozbudowany zostanie w kierunku międzywala z uszczelnieniem korpusu ekranem z geomembrany PVC na skarpie odwodnej wpuszczonym w podłoże na głębokość
1 m. Ze względu na brak możliwości przejazdu przez tory kolejowe w km wału ok. 8+600
w międzywalu, w km ok. 8+562 i 8+691 zaprojektowano dwa place manewrowe i nawierzchni z kruszywa. Umożliwią one zawracanie i powrót ciągiem komunikacyjnym po koronie wału;

- odcinek od przejazdu wałowego przy pompowni w km ok. 10+685 do km ok. 12+500. Rozbudowa wału wykonana zostanie w kierunku międzywala wraz z uszczelnieniem korpusu i podłoża. Rzędne korony wału dostosowane zostaną do rzędnych wymaganych przepisami dla II klasy ważności obiektów hydrotechnicznych, tj. minimum Q1% + 1,0 m z zachowaniem istniejących rzędnych w miejscach, gdzie istniejący wał jest wyższy od wymaganego przepisami. Przebudowany wał będzie posiadał nachylenie skarpy odpowietrznej 1:2,5 oraz odwodnej 1:3,5, szerokość w koronie 3 m. Na odcinku, gdzie ciąg komunikacyjny do pompowni Zabrnie przebiegać będzie w koronie wału, szerokość korony wału wyniesie 6 m. Ciągi komunikacyjne do celów przeciwpowodziowych będą posiadać nawierzchnię utwardzoną tłuczniem. Uszczelnienie korpusu i podłoża wału pionową przesłoną hydroizolacyjną wykonaną metodą wgłębnego mieszania gruntu o grubości minimalnej 40 cm z korony wału do głębokości ok. 8,5 m poniżej korony wału;

- odcinek od km ok. 12+500 do drogi powiatowej w km ok. 19+140. Rozbudowa wału wykonana zostanie osiowo w stosunku do wału istniejącego wraz z uszczelnieniem korpusu i podłoża. Rzędne korony wału dostosowane zostaną do rzędnych wymaganych przepisami dla II klasy ważności obiektów hydrotechnicznych, tj. minimum Q1% + 1,0 m z zachowaniem istniejących rzędnych w miejscach, gdzie istniejący wał jest wyższy od wymaganego przepisami. Przebudowany wał będzie posiadał nachylenie skarpy odpowietrznej 1:2,5 oraz odwodnej 1:3,5 oprócz odcinka w km 18+459 – 18+512, gdzie nachylenie skarpy odpowietrznej będzie wynosić 1:2,0. Szerokość korony wału wyniesie 3 m, a na odcinku, gdzie ciąg komunikacyjny do pompowni przebiegać będzie w koronie wału szerokość korony wału wyniesie 6 m. Ciągi komunikacyjne do celów przeciwpowodziowych będą posiadać nawierzchnię utwardzoną tłuczniem. Uszczelnienie korpusu i podłoża wału pionową przesłoną hydroizolacyjną wykonaną metodą wgłębnego mieszania gruntu o grubości minimalnej 40 cm z korony wału do głębokości ok. 8,5 m poniżej korony wału;

- odcinek korpusu drogi powiatowej w km ok. 19+140 do km ok. 19+765. Jest to odcinek, gdzie korpus drogi powiatowej uznawany jest za kontynuację wału przeciwpowodziowego. Rzędna korony drogi jest wystarczająca, tj. rzędna wody Q1%+1,0 m, tak więc nie wymaga podwyższania. Ze względu na występowanie bezpośrednio w stopie odwodnej korpusu drogi starorzeczy i rozlewisk stopa skarpy odwodnej korpusu drogi zabezpieczona zostanie budowlami siatkowo - kamiennymi w formie koszy siatkowo - kamiennych, materacy siatkowo - kamiennych lub narzutu kamiennego do wysokości ok. 1,0 m ponad powierzchnię terenu
w celu zabezpieczenia skarpy drogi przed erozją wodną;

- odcinek od drogi powiatowej w km ok. 19+765 do końca, tj. do km ok. 21+076. Przebudowa odcinka wału na działkach będących własnością gminy Grębów wykonana zostanie
w technologii jak w km 12+500 do 19+140, tj. rozbudowa wykonana zostanie osiowo
w stosunku do wału istniejącego wraz z uszczelnieniem korpusu i podłoża. Rzędne korony wału dostosowane zostaną do rzędnych wymaganych przepisami dla II klasy ważności obiektów hydrotechnicznych, tj. minimum Q1% + 1,0 m z zachowaniem istniejących rzędnych w miejscach gdzie istniejący wał jest wyższy od wymaganego przepisami. Przebudowany wał będzie posiadał nachylenie skarpy odpowietrznej 1:2,5 oraz odwodnej 1:3,5, szerokość
w koronie 3 m. Ciąg komunikacyjny do celów przeciwpowodziowych po koronie wału będzie posiadać nawierzchnię utwardzoną z płyt JOMB układanych pasowo na równi z rzedną korony. Uszczelnienie korpusu i podłoża wału pionową przesłoną hydroizolacyjną wykonaną metodą wgłębnego mieszania gruntu o grubości minimalnej 40 cm z korony wału do głębokości
ok. 8,5 m poniżej korony wału.

Nawierzchnie wjazdów i przejazdów wałowych na całej długości wału projektuje się
z kruszywa.

W miejscach, gdzie nie jest możliwe wykonanie przesłony metodą wgłębnego mieszania gruntu, to jest w obrębie przepustów wałowych oraz skrzyżowań z istniejącymi sieciami podziemnymi i nadziemnymi, które nie będą przebudowywane wykonana zostanie przesłona metodą iniekcji ciśnieniowej. W miejscu przejścia pod wałem rurociągów zrzutowych z pompowni zaprojektowano odcinek przesłony z grodzic stalowych zakończonych oczepem betonowym do rzędnej posadowienia rurociągów, rurociągi i przestrzeń ponad rurociągami uszczelnione przesłoną grubości 40 cm cementowo-bentonitową wykonaną w szalunkach.

Przewidziano także przebudowę dwóch przepustów wałowych, tj.: w km ok. 7+939 oraz w km 12+152.

Przebudowywane przepusty wałowe pozostają w tych samych lokalizacjach. Przewody z rur zostaną zamocowane w nowych przyczółkach żelbetowych konstrukcji dokowej. Przyczółki wylotowe zostaną wyposażony w klapę zwrotną. Dodatkowo każdy przepust wyposażony będzie w szyb zamknięcia awaryjnego, żelbetowy prefabrykowany, z zastawką naścienną oraz klamrami złazowymi (zabezpieczenie zejścia pałąkami ochronnymi).

Podczas prowadzenia prac przebudowane zostanie ujęcie wody w km 14+900 wału. Przebudowa ta polegała będzie na rozbiórce istniejącego ujęcia i w jego miejscu wykonaniu nowego. Ujęcie wykonane będzie w oparciu o rurę przewodową długości ok. 30 m. Przyczółek wlotowy wykonany zostanie jako żelbetowy z kratą wlotową, wylotowy prefabrykowany. Na przewodzie, obrysie wału zostanie zainstalowany z prefabrykatów żelbetowych szyb zamknięcia z zastawką naścienną oraz w stopie odpowietrznej wału komora wodomierza, pozwalająca na opomiarowanie ilości ujmowanej wody. W rejonie przyczółka wlotowego narzutem kamiennym wykonane zostanie umocnienie skarp o grubości 60 cm, natomiast
w rejonie przyczółka wylotowego materacem siatkowo-kamiennym grubości 0,15 m, podpartym w stopie palisadą drewnianą. Przeprowadzane nie będą ingerowały w koryto rzeki Łęg oraz innych cieków.

Dla uniemożliwienia komunikacji publicznej po koronie wału planuje się wykonać
w pobliżu zjazdów na wał oraz przejazdów wałowych zamykanych szlabanów.

Nie przewiduje się wykonywania żadnych umocnień w korycie rzeki Łęg.

Drogi technologiczne - ciągi komunikacyjne projektowane są wzdłuż całej długości przebudowywanego wału w zależności od potrzeb i możliwości lokalizacyjnych. Ciągi eksploatacyjne o nawierzchni utwardzonej kruszywem wykonane zostaną na łącznej długości ok. 10939 m, w tym po koronie wału ok. 4946 m (w km ok. 7+583 – 12+529 oraz w km 18+459 do 18+512) i na zawalu ok. 5993 m (w km ok. 10+771 – 10+852, 12+566 – 14+903, 15+444 – 19+019) oraz umocnienie płytami JOMB układanymi w systemie pasowym po koronie wału na długości ok. 1188 m (w km 19+804 – 20+992).

Eksploatacyjne ciągi zielone powstaną na całej długości skarpy odwodnej wału za wyjątkiem odcinka drogi powiatowej nr 1030R w km 19+145 do 19+817. Łączna długość eksploatacyjnych ciągów zielonych wyniesie ok. 12753 m.

**Przebudowa i budowa zjazdów, wjazdów i przejazdów wałowych**

Wraz z przebudową lewego wału rzeki Łęg na odcinku w km 7+580 – 21+076 przebudowie, budowie lub rozbiórce ulegną zjazdy i przejazdy wałowe zlokalizowane na ww. odcinku. Prace budowlane związane ze zjazdami i przejazdami wałowymi mają na celu ułatwienie prowadzenia prac konserwacyjnych wału, akcji powodziowych oraz zapewnić dojazd do nieruchomości położonych w międzywalu. Ze względów bezpieczeństwa nachylenie zjazdów i przejazdów wałowych oraz ich szerokość zostanie zmieniona i dostosowana do funkcji jaką pełni prowadzony nią ciąg technologiczny. W celu zapobieganiu rozjeżdżaniu nawierzchni zjazdów i przejazdów oraz w celu przeciwdziałaniu ślizganiu się (okresy zimowo-jesienne) poruszających się po nich pojazdów, nawierzchnie te zostaną utwardzone.

W celu zapewnienia połączenia ciągów technologicznych z drogami publicznymi, przewidziano przebudowę czterech istniejących zjazdów i budowę nowego zjazdu. Szerokość, spadek poprzeczny oraz niweleta zjazdu dostosowana zostanie do parametrów technicznych drogi publicznej, z której zapewnia zjazd oraz do konstrukcji wału rzeki Łęg. Nawierzchnia zjazdu zostanie wykonana w postaci utwardzonej. Wszystkie parametry techniczne zjazdów zostaną uzgodnione z odpowiednim zarządcą drogi.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska**

**w Rzeszowie**

**(-)**

**Wojciech Wdowik**

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)