

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA PN.:

„Rozbiórka i budowa mostu w ramach inwestycji pn.: „Rozbudowa i przebudowa drogi powiatowej nr 1678K Raba Wyżna - Podwilk w miejscowości Podsarnie””.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie powiatu nowotarskiego, w gminie Raba Wyżna, w miejscowości Podsarnie. Przedsięwzięcie obejmuje rozbiórkę istniejącego i budowę nowego mostu na potoku Czarna Orawa. Most drogowy położony jest w km ok. 9+159 drogi powiatowej nr 1678K. Koryto potoku Czarna Orawa w miejscu skrzyżowania z drogą powiatową, posiada szerokość około 3,5 m. Inwestycja znajduje się w obszarze wiejskim, na terenie zabudowanym.

W ramach planowanego zamierzenia zaprojektowano budowę nowego mostu jednoprzęstowego. Przewidziano obiekt ramowy jednonawowy, otwarty dołem, posadowiony bezpośrednio na stopach fundamentowych. Rygiel ramy stanowi pomost o konstrukcji belkowo-płytywowej, zespolonej, składający się ze stalowych dźwigarów walcowanych połączonych z współpracującą monolityczną płytą żelbetową. Końce belek wprowadzono do przekrojów ścian czołowych przyczółków, celem ukształtowania węzła zapewniającego ciągłość momentów zginających między pomostem a podporami. Ściany czołowe przyczółków zaprojektowano jako monolityczne żelbetowe, o powiększonej grubości na wysokości węzła połączenia z pomostem. Ściany boczne zaprojektowano jako monolityczne żelbetowe, połączone ze ścianami czołowymi i zakończone skrzydłami. Przewiduje się oparcie ścian czołowych i bocznych na wspólnych stopach fundamentowych. Przyczółki zaprojektowano jako żelbetowe monolityczne, składające się ze ścian czołowych sztywno połączonych ze ścianami bocznymi. Ściany boczne zakończono skrzydłami. W przypadku przyczółka w km ok. 9+159 DP nr 1678K funkcję skrzydła po stronie północno-wschodniej pełni niezależna konstrukcja oporowa w formie żelbetowej palisady z pali wierconych o średnicy 800 mm, rozmieszczonych na styk i zwieńczonych oczepem. Całkowita długość konstrukcji oporowej wynosi ok. 11,72 m.

Przedmiotowy most został zaprojektowany na obciążenie użytkowe klasy II wg PN-EN 1991-2. W planie most zaprojektowano na odcinku prostym. Kąt skrzyżowania przęsła z osią potoku Czarna Orawa wynosi 50°. Niweleta DP nr 1678K ukształtowana jest w obrębie obiektu w stałym pochyleniu równym 0,35%.

Podstawowe parametry techniczne mostu:

- Szerokość obiektu – 10,78 m
- Rozpiętość teoretyczna – 17,14 m
- Długość całkowita mostu – 27,31 m
- Światło poziome – 15,70 m
- Światło pionowe – 2,21 m
- Kąt ukosu podpór - 50°

Na moście zaprojektowano dwukierunkową jezdnię dwupasmową o szerokości 2x ok. 3,5 m = ok. 7 m (2x pas ruchu ok. 3 m + opaska ok. 0,5 m) i pochyleniu poprzecznym daszkowym równym 2,5%. Przewiduje się wykonanie nawierzchni drogowej z warstw asfaltowych. Dla potrzeb ruchu pieszych zaplanowano jednostronny chodnik o szerokości użytkowej ok. 2 m, natomiast wzdłuż przeciwległej krawędzi bocznej ustroju umieszczono wyniesione pobocze

techniczne o szerokości użytkowej ok. 0,5 m. Pochylenie poprzeczne płyty pomostu w obrębie wyżej wymienionych elementów wynosi odpowiednio 3% i 4% w kierunku linii systemu odwodnienia. Wyniesienie powierzchni ruchu pieszych oraz pobocza ponad powierzchnie jezdni przewiduje się zrealizować za pośrednictwem żelbetowych kap chodnikowych. Zabezpieczenie bocznych krawędzi obiektu przewidziano w postaci barieroporęczy o wysokości nad chodnikiem nie mniejszej niż 1,2 m.

Projektuje się umocnienie stożków nasypowych brukiem kamiennym spoinowanym betonem, z posadowieniem na żelbetowej ławie oporowej. Przewidywane nachylenie stożków nasypowych wynosić będzie 1:1. Za stożkami nasypowymi od strony dolnej wody przewiduje się wykonanie schodów skarpowych dla obsługi technicznej obiektu.

W ramach inwestycji projektowane jest również wykonanie umocnienia brzegów w rejonie budowanego mostu, na odcinku niezbędnym dla zapewnienia ochrony jego przyczółków. Planuje się wykonanie obustronnego umocnienia na krótkim odcinku poniżej i powyżej mostu. Umocnienie wykonane zostanie z ciężkiego narzutu kamiennego gr. min. 50 cm oraz fragmentarycznie kosztami siatkowo-kamiennymi.

Inwestycja lokowana będzie w istniejącym śladzie, w związku z tym faktem nie nastąpi zmiana dotychczasowego sposobu użytkowania terenu. Zadaniem przedsięwzięcia jest poprawa poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego oraz zwiększenie komfortu podróży na terenie objętym wnioskiem.

Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację przedsięwzięcia, jego realizacja nie wpłynie negatywnie na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP Czarna Orawa do granicy państwa i JCWPd nr 164 oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne.

Planowana inwestycja znajduje się na terenie Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, jednak jej realizacja nie stoi w sprzeczności z celami ochrony tego obszaru oraz zakazami.

Powyższe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze Natura 2000 Czarna Orawa PLH120002. W celu zminimalizowania możliwości potencjalnego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000 Czarna Orawa, zastosowane zostaną działania ograniczające oddziaływanie. Planowana inwestycja z uwagi na charakter, lokalizację oraz zakres i specyfikę oddziaływania, nie będzie stwarzać zagrożenia dla chronionych siedlisk wraz z gatunkami roślin oraz chronionych gatunków zwierząt i ich siedlisk w obszarze Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Opisywane przedsięwzięcie nie wiąże się z możliwością wystąpienia transgranicznego oddziaływania na środowisko.

WÓJT

/-/

z up. mgr Mieczysław Kurek

ZASTĘPCA WÓJTA

(dokument podpisany elektronicznie)