

Załącznik do decyzji znak: WOŚ.6220.4.2016.AG.7 z dnia 12 września 2016 r.

CHARAKTERYSTYKA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu usytuowanego nad rzeką Rynia w ciągu drogi powiatowej nr 4330W w km 7,090 w miejscowości Kury, gminie Tuszcz, powiat Wołomiński, województwo mazowieckie.

Całość inwestycji będzie obejmowała wykonanie robót polegających na:

- demontażu istniejących elementów wyposażenia (nawierzchnia drogowa na obiekcie i dojazdach, balustrady, itp.),
- rozbiórce istniejącego przęsła,
- rozbiórce istniejących przyczółków,
- wykarczowaniu karp oraz usunięciu krzewów i drzew poniżej 10 lat kolidujących z projektowanym poszerzeniem obiektu i drogi na dojazdach,
- usunięciu krzewów i drzew poniżej 10 lat kolidujących z projektowanym zabezpieczeniem skarp rzeki i rowów w zakresie inwestycji,
- wycince około 6 drzew kolidujących z projektowanym poszerzeniem obiektu i drogi na dojazdach,
- zabezpieczeniu lub przebudowie sieci obcych kolidujących z przebudową,
- wzmocnieniu posadowienia,
- budowie nowych przyczółków,
- montażu nowych łożysk,
- wykonaniu nowego przęsła mostu z uwzględnieniem ciągu pieszo-rowerowego,
- wykonaniu izolacji przęsła oraz odwodnienia izolacji,
- wykonaniu nowych karp chodnikowych,
- wykonaniu płyt przejściowych w celu eliminacji efektu progowego,
- zabezpieczeniu powierzchni odziemnych i napowietrznych betonu,
- odtworzeniu nasypów za przyczółkami i stożków skarpowych,
- przebudowie dojazdów w zakresie dowiązania się obiektu do istniejącej drogi powiatowej za i przed obiektem,
- montażu nowych elementów wyposażenia (deski gzymsowe, balustrady, bariery, krawężniki, urządzenia dylatacyjne, nawierzchnie jezdni, nawierzchnie chodników, itp.),
- wykonaniu ścieków skarpowych, schodków skarpowych i umocnień stożków,
- profilowaniu, humusowaniu oraz obsianiu mieszanką traw skarp drogowych w obrębie przebudowy,
- profilowaniu oraz ubezpieczeniu dna i skarp koryta rzeki w obrębie przebudowy,
- uporządkowaniu terenu w obrębie przebudowy.

Pod względem statycznym projektowany ustrój przęsła jest płytą swobodnie podpartą, jednoprzęsłową. Rozpiętość teoretyczna przęsła mostu wynosi 8,92 m. Konstrukcję nośną mostu przewidziano w formie żelbetowej płyty monolitycznej o grubości od 55 cm (w osi odwodnienia) do 61,5 cm (w osi jezdni). Górę płyty należy wyprofilować w sposób zapewniający prawidłowe odwodnienie. Wszystkie powierzchnie żelbetowe narażone na działanie czynników

atmosferycznych powinny zostać pokryte powłoką antykarbonatyzacyjną i przeciwwilgociową elastyczną.

Po wykonaniu żelbetowej płyty pomostowej należy na jej powierzchni wykonać izolację przeciwwilgociową z papy zgrzewalnej.

Na obiekcie nie projektuje się urządzeń odwadniających pomostu. Woda z obiektu odprowadzana będzie za pomocą daszkowego spadku poprzecznego jezdni oraz jednostronnego spadku podłużnego płyty pomostowej. Za obiektem woda opadowa zostanie odprowadzona z jezdni za pomocą ścieków skarpowych.

Na obiekcie zastosowany zostanie system odwodnienia izolacji wg KDM składający się z drenażu poprzecznego oraz podłużnego. Woda z drenażu odprowadzana będzie za pomocą sączków prostych.

Za ścianami czołowymi przyczółków zostanie wykonany drenaż. Drenaż składa się z rury drenarskiej z filtrem z włókna syntetycznego, perforowanej na 1/2 obwodu, ułożonej na korytkach betonowych i obsypanej warstwą żwiru. Drenaż jest wyprowadzany równolegle do korpusu przez skrzydła przyczółków i stożki nasypowe poza obiekt.

Projektuje się posadowienie pośrednie przyczółków. Posadowienie to zostanie zwieńczone za pomocą żelbetowej ławy fundamentowej.

Na ławach fundamentowych wykonane zostaną korpusy przyczółków wraz z prostopadłymi skrzydłami w celu powiązania z nasypem drogowym.

Pomiędzy skrzydłami przyczółków projektuje się wykonanie ciosów podłożyskowych pod każdym łożyskiem (po 4 ciosy na przyczółek).

Oparcie konstrukcji płytowej przęsła mostu projektuje się na 8 nowych łożyskach. Do montażu przewiduje się łożyska stałe, jednokierunkowo i wielokierunkowo przesuwne. Proponuje się zastosowanie łożysk elastomerowych.

Łožyska zostaną zakotwione w żelbetowych ciosach podłożyskowych, pomiędzy blachą dolną łożyska a ciosem podłożyskowym należy wykonać podlewkę z zaprawy niskoskurczowej.

W celu eliminacji efektu progowego na styku przęsła mostu oraz przyczółka projektuje się zastosowanie żelbetowych płyt przejściowych na dojazdach do obiektu o długości 4,0 m.

Na obiekcie nie przewiduje się dodatkowego oświetlenia.

Wszystkie powierzchnie żelbetowe m. in. płyty pomostowej, odtworzonych korpusów przyczółków narażone na działanie czynników atmosferycznych powinny zostać pokryte malarską powłoką antykarbonatyzacyjną i przeciwwilgociową elastyczną. Wszystkie powierzchnie żelbetowe przyczółków od strony gruntu należy zabezpieczyć izolacją przeciwwilgociową.

Na obiekcie przewidziano montaż 12 znaków wysokościowych (reperów) zamocowanych na korpusach i skrzydłach przyczółków oraz ustroju nośnym. Punkty te służą badaniu przemieszczeń pionowych obiektu w czasie jego budowy i eksploatacji. Repery należy dowiązać do stałych znaków wysokościowych zlokalizowanych w pobliżu obiektu.

W rejonie planowanej inwestycji przewiduje się montaż jednego stałego znaku wysokościowego wykonanego w postaci słupa betonowego z trwałego materiału i posadowionego na gruncie rodzimym poniżej poziomu przemarzania.

Projektuje się zasypanie przyczółków od czoła oraz odtworzenie skarpi nasypowych w zakresie wykonanych wcześniej wykopów z dowiązaniem do istniejących skarpi nasypu drogowego.

Za korpusami przyczółków (pomiędzy skrzydłami) projektuje się wykonanie zasypanki inżynierskiej. Stożki nasypów przy przyczółkach zostaną umocnione.

Na pozostałej nieumocnionej powierzchni profilowanych skarpi projektuje się humusowanie terenu ziemią roślinną z obsianiem.

Na skarpach nasypowych za skrzydłami przyczółków projektuje się schody skarpowe dla obsługi wykonane z elementów prefabrykowanych. Na skarpie o pochyleniu zbliżonym do 1:1,5 należy wykonać schody wg karty SCHO1 Katalogu Detali Mostowych GDDKiA. Schody zostaną zabezpieczone jednostronnie balustradą wg BAL6 Katalogu Detali Mostowych GDDKiA, usytuowaną po prawej stronie schodzącego.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi zmiana parametrów techniczno-użytkowych obiektu (podniesienie klasy nośności) oraz zmiana parametrów charakterystycznych.

Teren na którym zlokalizowana będzie planowana inwestycja nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Z up. BURMISTRZA


Beata Borecka
Kierownik Wydziału Ochrony Środowiska

