

istniejącej drogi, ale miejscami obejmą również drogę (– w tym wypadku współczynnik stateczności jest na granicy stateczności, bliski jedności).

- W chwili obecnej skarpa zachowuje swój kształt, dzięki korzystnym właściwościom drenażowym podłoża gruntowego, wytrąceniom węglanu wapnia w zalegających gruntach piaszczystych oraz pokrycia roślinnością jej powierzchni z głęboką penetracją systemów korzeniowych. Czynniki te nie są stałe, i nie można uwzględniać ich w długookresowym funkcjonowaniu skarpy. Ich występowanie może zostać ograniczone, szczególnie w przypadku występowania obciążeń podłoża o charakterze dynamicznym i przepływu wód infiltracyjnych związanych z istniejącą drogą. W tym przypadku, narastający ruch, a w szczególności liczba pojazdów ciężkich, oddziałuje degradująco na istniejące podłoże gruntowe i lokalne niestateczności skarpy.
- Pozostawienie istniejącej skarpy bez poprawy jej stateczności, w przypadku wystąpienia niesprzyjających oddziaływań będzie grozić powstawaniem lokalnych osuwów mas ziemnych, które będą poszerzać strefę osuwiskową w kierunku drogi, lub lokalnie obejmą swym zasięgiem strefę drogi, w konsekwencji uniemożliwiając korzystanie z drogi.
- Bezpieczne użytkowanie drogi wymaga przeprowadzenia odpowiednich działań, poprawiających stateczność istniejącej skarpy. W punkcie 5.1. opisu przedstawiono koncepcję prac, które pozwolą na korzystanie z drogi przy zachowaniu istniejącego natężenia ruchu.

5. Koncepcja prac wzmacniających zbocze i drogę

5.1. Rozwiązanie konstrukcyjne

Z uwagi na zróżnicowane przyczyny istniejącego zagrożenia drogi na istniejącym odcinku, przyjęty sposób zabezpieczenia skarpy zawiera trzy elementy konstrukcyjne eliminujące potencjalne zagrożenia:

- element I - zapobiegający erozji brzegu rzeki i zahamowaniu wynoszenia materiału w podnóżu skarpy - proponuje się wykonanie zabezpieczenia podstawy istniejącej skarpy