

## OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy mostu na potoku Kamienica w Smarżowej I  
w km 7.139,5 drogi państwowej Kamienica D - Grudna D.

### 1. Założenia i przyjęcia projektowe.

#### 1.1. Trasa drogi.

Dla zlikwidowania w obrębie istniejącego mostu dwu nielnormalnych odwrrotnych łuków projektuje się korektę trasy na długości 300 m.

Niwelota drogi w obrębie mostu w spadku 1,25 ‰ w łuku pionowym.

#### 1.2. Klasa techniczna drogi V; istniejąca szerokość w koronie 6,00 m poszerzyć po przebudowie do 8,00 m w koronie, 6,00 m jezdni.

#### 1.3. Charakterystyka budowy mostu.

Przebudowa mostu z dźwigarów stalowych, o pomoście drewnianym i przyczółkach kamiennych, na most żelbetonowy płytowy z belok sprężonych kablobetonowych typu "Kujan" na podporach betonowych.

#### 1.4. Klasa obciążenia I, T-80 zgodnie z zatwierdzonymi przez W.Z.D.P. założeniami /WZDP - 9b-6261/7-Z/68.

#### 1.5. Długość mostu w świetle po ukosie $l_0 = 11,20$ m

#### 1.6. Kąt skrzyżowania $\alpha = 70^\circ$ .

### 2. Podstawa opracowania projektu.

Projekt opracowano na podstawie:

#### 2.1. Założeń projektowych zatwierdzonych przez W.Z.D.P. w Rzeszowie.

#### 2.2. Uzgodnionego światła mostu przez Prez. P.R.N. Inspektorat Gospodarki Wodnej w Jaśle.

#### 2.3. Orzeczenie geologiczno - inżynierskie Laboratorium Drogowo - Mostowego W.ZmB.P. w Rzeszowie.

### 3. Ustrój nośny mostu.

W ramach modernizacji mostów projektuje się przebudowę starego istniejącego mostu z dźwigarów stalowych o pomoście drewnianym na podporach kamiennych, na most żelbetowy jedno-przęsłowy z belek sprężonych typu "Kujan" o rozpiętości w świetle  $l_0 = 11,20$  m na obciążenie kl. I,  $T = 80$ .

Most usytuowany jest w stosunku do potoku pod kątem  $70^\circ$  /w łuku pionowym/  
w prostej w spadku  $i = 1,25$  ‰. Konstrukcję nośną projektuje się obustronnie zakotwić w przyczółkach. Jako kotwy zastosowano pręty zbrojenio-  $\phi$  28 umieszczone w przyczółkach poza elementami sprężonymi. Szerokość mostu  $7,00 + 2 \times 1,25$  m. Oporęczowanie z rur gazowych na słupkach żelbetowych. Nawierzchnia na moście ze smołobetonu grubości  $2 + 3$  cm = 5 cm spadek poprzeczny jezdni 2 ‰, chodników 1 ‰. Chodniki z płyt betonowych grub. 6 cm na chudym betonie ze spadkiem 1 ‰ do jezdni. Odwodnienie na skarpe poza przyczółki.

### 4. Podpory.

Przyczółki projektuje się betonowe ze skrzydłami wiszącymi, żelbetowymi, typowymi. Posadowienie bezpośrednie na gruncie, na pospółkach gliniastych, i żwirach gliniastych. Beton przyczółków i fundamentów przyjęto  $R_w = 170$  kg/cm<sup>2</sup>, beton skrzydeł  $R_w = 200$  kg/cm<sup>2</sup>.

Napężenia dopuszczalne w stopie fundamentu przyjęto zgodnie z orzeczeniem geologiczno - inżynierskim  $\sigma_{dop} = 3,50$  kg/cm<sup>2</sup>.

### 5. Dojazdy.

Dojazdy do mostu stałego na długości 300 m projektuje się odpowiednio poszerzyć, a niveletę mostu podnieść o 20 cm celem umożliwienia wykonania modernizacji nawierzchni na drodze przez podniesienie nivelety.

### 6. Most objazdowy.

Most objazdowy projektuje się długości 15,80 m z dźwigarów

stalowych walcowanych I NP 55, o pomoście drewnianym, szerokości 3,00 m od dolnej wody.

7. Dojazdy do mostu objazdowego.

Dojazdy do mostu objazdowego projektuje się długości 60 m o nawierzchni żwirowej.

8. Regulacja potoku.

Celem poprawy warunków przepływu w obrębie mostu projektuje się ubezpieczenie dna i brzegów potoku pod mostem.