

OPIS TECHNICZNY

do projektu budowy mostu na potoku Kamienica
w Smarżowej II. w km 7.826 drogi państwowej
Kamienica - Grudna.

1. Założenia i przyjęcia projektowe.

1.1. Trasa drogi

W związku z korektą promienia łuku w obrębie mostu zachodzi konieczność przebudowy drogi na odcinku 200 m przy zastosowaniu promienia łuku $R = 100$ m i krzywych przejściowych.

Niveleta drogi w spadku 0.54 %

1.2. Klasa techniczna drogi V; istniejąca szerokość w koronie 6.00 m, poszerzyć po przebudowie do 8.00 m w koronie i 6.00 m jezdni, uwzględniając poszerzenie w łuku.

1.3. Charakterystyka budowy mostu. Przebudowa mostu drewnianego 2 przęsłowego, o jarznie drewnianym i przyczółkach kamiennych, na most żelbetowy płytowy z belek sprzężonych kablobetonowych typu "Kujan" na podporach betonowych.

1.4. Klasa obciążenia I, T - 80 zgodnie z zatwierdzonymi przez W.Z.D.P. założeniami /WZDP = 9b/6261/6-z/67.

1.5. Długość mostu w świetle po ukosie $l_0 = 11.20$ m

1.6. Kąt skrzyżowania $\alpha = 78^\circ$.

2. Podstawa opracowania projektu.

Projekt opracowano na podstawie:

2.1. Założeń projektowych zatwierdzonych przez WZDP w Rzeszowie

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

2.3. Orzeczenie geologiczno - inżynierskie Laboratorium Drogowo - Mostowego WZDP w Rzeszowie.

3. Ustrój nośny mostu.

W ramach ^{modernizacji} mechanizacji mostów projektuje się przebudowę starego istniejącego mostu drewnianego 2 przęsłowego na podporach kamiennych, na most żelbetowy, jednoprzęsłowy, z belek sprzężonych typu "Kujan" o rozpiętości w świetle $l_0 = 11.20$ m na obciążenie kl. I. R-80.

Most usytuowany jest w stosunku do potoku pod kątem 30° w łuku $R = 180$ m, w spadku $i = 0,54$ ‰. Konstrukcję nośną projektuje się obustronnie zakotwić w przyczółkach. Jako kotwy zastosowano pręty zbrojenione $\phi 28$ umieszczone w przyczółkach poza elementami sprzężonymi. Szerokość mostu: $7.00 + 2 \times 1.25$ + poszerzenia w łuku. Oporaczowanie z rur gazowych na słupkach żelbetowych.

Nawierzchnia na moście ze smółbetonu grubości $2 + 3$ cm. = 5 cm, spadek poprzeczny jezdni 4.5 ‰, chodników 1 ‰.

Chodniki z płyt betonowych grub. 6 cm na chudym betonie ze spadkiem 1 ‰ do jezdni.

Odwodnienia na skarpe poza przyczółki.

4. Podpory

Przyczółki projektuje się betonowe ze skrzydłami wiszącymi, żelbetowymi, typowymi. Posadowienie bezpośrednio na gruncie, na pospółkach gliniastych, których miąższość stwierdzono około 2.00 m. Beton przyczółków i fundamentów przyjęto $R_w = 170$ kg/cm² beton skrzydeł $R_w = 200$ kg/cm².

Napężenia dopuszczalne w stopie fundamentu przyjęto zgodnie z odczeniem geologiczno - inżynierskim \odot $\sigma_{dp} = 3.50$ kg/cm².

5. Dojazdy

Dojazdy do mostu stałego na długości 200 m zgodnie z zaprojektowanym łukiem projektuje się odpowiednio poszerzyć a niwelotę mostu podnieść o 20 cm celem umożliwienia wykonania modernizacji nawierzchni na drodze przez podniesienie niweloty.

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.