

Projekt zagospodarowania terenu

1. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa mostu na rzece Żeglinie, usytuowanego w ciągu drogi gminnej nr 114154E w km 0 + 148 w miejscowości Dębołęka, gmina Brzeźnio, powiat sieradzki, wraz z rozbiórką mostu istniejącego.

2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Istniejący most drogowy zlokalizowany na rzece Żeglinie w km 14 + 190 jest obiektem jednoprzęsłowym o wymiarach w świetle 4,20 x 2,40 m i mieszanej konstrukcji: podbory - betonowe, konstrukcja niosąca - stalowe kratownice, pokład - drewniany.

Podstawowe wymiary istniejącego mostu

- długość drewnianego pokładu mostu	- 6,06 m,
- szerokość całkowita mostu	- 5,20 m,
- światło poziome mostu	- ~ 4,20 m,
- światło pionowe mostu	- ~ 2,40 m,
- szerokość mostu między „krawężnikami”	- 3,40 m,
- długość poręczy stalowych	- ~ 16,00 m,
- wysokość poręczy	- 0,76 m.

Stan techniczny mostu określa się jako przedawaryjny.

Dojazdy do mostu o nawierzchni bitumicznej i szerokości od 3,60 m do 5,00 m.

Koryto rzeki Żegliny pod mostem i w jego otoczeniu jest nieuregulowane.

3. Projektowane zagospodarowanie terenu

W ramach niniejszego projektu przewidziano:

- rozebranie istniejącej konstrukcji mostu,
- wykonanie nowego mostu - żelbetowego,
- wykonanie w niezbędnym zakresie przebudowy i remontu odcinka drogi.

W miejscu istniejącego mostu zaprojektowano nowy most, jednoprzęsłowy, żelbetowy posadowiony na palach żelbetowych wierconych.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego mostu:

- rozpiętość teoretyczna	$L_0 = 8,30 \text{ m}$
- długość obiektu	$B = 9,20 \text{ m}$ (do krawędzi dylatacji)
- całkowita szerokość ustroju niosącego	$b = 9,20 \text{ m}$
- kąt skosu osi mostu	- $80,2^\circ$
- szerokość jezdni na moście	- 5,50 m
- spadek poprzeczny na jezdni	$i = 2 \%$ (jednostronny)
- szerokość chodnika na moście	- 2,60 m
- spadek poprzeczny na chodniku	$i = 3 \%$
- szerokość opaski bezpieczeństwa	- 1,10 m
- spadek poprzeczny opaski	$i = 4 \%$
- spadek podłużny mostu	- 0,42 %
- klasa obciążeń	- klasa „B” wg PN-85/S - 10030
- posadowienie	- pośrednie na palach
- dylatacje	- bitumiczne
- światło poziome mostu	- 7,90 m

3.1. Rozwiązania konstrukcyjne mostu

3.1.1. Ustrój nośny

Deska sprężona DS9	- gr. 24 cm
Płyta żelbetowa	- gr. 24,0 - 29,0 cm
Izolacja z papy zgrzewalnej	- gr. 0,5 cm
Warstwa wiążąca z asfaltu twardolanego MA11 KR3	- gr. 5,0 cm
Warstwa ścieralna z mieszanki SMA11 KR3	- gr. 4,0 cm.
Nawierzchnia kap chodnikowych na moście	- 0,5 cm epoksydowo - poliuretanowa.

3.1.2. Podpory

Przyczółki mostu zaprojektowano jako pełne, żelbetowe, monolityczne z podwieszonymi żelbetowymi skrzydełkami. Posadowienie przyczółków za pośrednictwem ławy fundamentowej żelbetowej na palach żelbetowych wierconych o średnicy $d = 1,0$ m i długości $L = 8,00$ m.

Pod jednym przyczółkiem znajdują się 4 pale żelbetowe wiercone.

Ławy fundamentowe, wykonane zostaną w ściankach szczelnych stalowych G-62 następnie wyciągniętych.

3.1.3. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Po obu stronach mostu zaprojektowano bariery ochronne mostowe o parametrach **H2W3B** gdzie:

- klasa powstrzymywania	- H2
- szerokość pracująca	- W3
- klasa intensywności zdarzenia	- B

3.1.4. Odwodnienie

Odwodnienie powierzchniowe.

Spadek poprzeczny na jezdni mostu wynosi 2,0 % , spadek podłużny 0,42 %.

3.1.5. Dylatacje

Dylatacje mostu bitumiczne o przesunięciu ± 10 mm.

3.2. Umocnienie rzeki i skarp

Na długości 20,0 m dno rzeki zostanie umocnione narzutem kamiennym grubości 30,0 cm, a skarpy materacami gabionowym grubości 20 cm.

Stożki i skarpy nasypu zostaną umocnione kostką betonową grubości 6cm na zaprawie cementowo - piaskowej grubości 5 cm.

3.3. Organizacja ruchu

Stała organizacja ruchu pozostanie bez zmian.

W czasie budowy nowego mostu roboty budowlane będą prowadzone przy całkowitym zamknięciu ruchu a ruch lokalny realizowany będzie objazdami.

Lokalny ruch pieszy zostanie skierowany na kładkę usytuowaną poniżej mostu.

3.4. Dojazdy do mostu

Niezbędne wykopy przy rozbiórce istniejącego i budowie nowego mostu wymagają rozkopania drogi wraz z rozbiórką nawierzchni i następnie jej odtworzenie do klasy nośności KR 3 z wpisaniem jezdni w stan istniejący.

Nawierzchnię na dojazdach do mostu zaprojektowano na kategorię ruchu KR3 o następującej konstrukcji:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S KR3 - gr. 5 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W KR3 - gr. 6 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC22P KR3 - gr. 7 cm,
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/31,5 stabilizowanego mechanicznie - gr. 20 cm.

Konstrukcja poboczy

- destruk asfaltowy pofrezowy - gr. 15 cm
- kruszywo niesortowane 0/31,5 - gr. 15 cm

Konstrukcja chodników

- kostka betonowa - gr. 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa - gr. 5 cm
- kruszywo łamane 0/31,5 stabilizowane mechanicznie - gr. 15 cm

Na remontowanym odcinku drogi przyjęto przekrój poprzeczny o wymiarach :

- szerokość jezdni - zmienna od 4,0 m do 5,50 m
- szerokość poboczy - zmienna od 1,0 m do 1,50 m
- szerokość chodników - zmienna od 2,0 m do 2,50 m

Przebudowa drogi realizowana będzie na długości - 33,50 m

Długość remontowanego odcinka jezdni - 27,0 m.

4. Zestawienie powierzchni

- powierzchnia budowanego mostu (płyta) - 84,64 m²
- powierzchnia przebudowanej jezdni - ~ 180,0 m²
- powierzchnia remontowanej jezdni - ~ 250,0 m²
- powierzchnia poboczy, chodników - ~ 140,0 m²

5. Dane informacyjne o działkach

Budowa mostu realizowana będzie w pasie istniejącej drogi gminnej na działkach: **365/2; 367/2; 367/1; 384; 490/1; 490/2; 490/3; 490/4; 529/2; 514.**

Obręb 5 Dębółka, jednostka ewidencyjna Brzeźnio.

Działki, na której przewidziano niniejszą inwestycję nie są w ewidencji zabytków.

Zduńska Wola, 02. 04. 2014 r.

.....
(podpis projektanta)

.....
(podpis sprawdzającego)