

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. Strona tytułowa

Część opisowa

1. Ogólna charakterystyka obiektu	3
2. Spis działów przedmiaru robót	6
3. Przedmiar robót	7
4. Tabela wartości elementów scalonych	10

II. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU

II.1. Zakres przewidywanych robót

Przedmiotem opracowania są przewidywane roboty budowlane związane z przywróceniem sprawności technicznej mostu drogowego. Ze względu na rozległość i wielkość uszkodzeń korozyjnych konstrukcji stalowej przewidziano ograniczenie sposobu użytkowania obiektu do funkcji kładki dla pieszych z możliwością przejazdu pojazdów samochodowych o masie całkowitej nie przekraczającej 200 kN (20 ton).

II.2. Opis stanu istniejącego

Obiekt zlokalizowany jest w Kamiennej Górze w ciągu ul. Okrzei. Przekraczaną przeszkodą jest rzeka Bóbr. Obiekt ma charakter stały.

Nie jest znana data powstania obiektu i nie zachowała się żadna wiarygodna dokumentacja archiwalna.

Nie jest znana data jego powstania. Nie zachowała się również dokumentacja archiwalna budowy lub przebudowy obiektu.

Główną konstrukcją nośną przęsła mostu są dźwigary stalowe z współpracującym stalowym pomostem ukształtowanym w formie blach cylindrycznych. Obiekt posiada pierwotnie nawierzchnię kamienną z granitowej kostki brukowej, na której wbudowana jest obecnie nawierzchnia bitumiczna.

Most nie jest wpisana do rejestru zabytków i nie jest usytuowany w obszarze ochrony konserwatorskiej układu urbanistycznego dla miasta Kamienna Góra.

II.3. Opis projektowanego zakresu robót

Projektowany zakres remontu obiektu przywróci jego sprawność techniczną i umożliwi dalsze bezpieczne użytkowanie jako kładka pieszojezdna z możliwością przejazdu pojazdów samochodowych o masie całkowitej nie przekraczającej 20 ton (200 kN). Umożliwi to przywrócenie obsługi komunikacyjnej (dojazdu) do zabudowań mieszkalnych na lewym brzegu rzeki Bóbr.

Zakres remontu obejmuje wymianę trwale i nieodwracalnie uszkodzonych elementów konstrukcyjnych przęsła i remoncie uszkodzonych podpór. Nie ulega zmianie usytuowanie obiektu, schemat statyczny przęsła, długość obiektu i inne parametry techniczne budowli. Przewidziano zastosowanie innych wyrobów budowlanych (o lepszych parametrach) niż użyto w stanie pierwotnym.

Podobnie jak w stanie pierwotnym konstrukcję nośną przęsła mostu stanowić będą dwa stalowe dźwigary blachownicowe. Roboty budowlane polegać będą na wymianie trwale uszkodzonego stalowego pomostu i uszkodzonych przez korozję elementów dźwigarów głównych, wzmocnieniu płaszczem żelbetowym poprzecznic oraz dodatkowo przewidują wykonanie robót konserwacyjno-naprawczych podpór (przyczółków).

Przewód prowadzący wodę wA40, którego właścicielem jest Inwestor zostanie przełożony w remontowany pomost obiektu.

Zasadnicze parametry techniczno-użytkowe obiektu mostowego po przeprowadzeniu projektowanego zakresu remontu:

- | | |
|--|---|
| - nośności użytkowa obiektu - obciążenie tłumem pieszych wg PN-85/S-10030 z możliwością przejazdu pojazdu samochodowego kl. D o masie całkowitej do | 400 kg/m²,
200 kN (20 ton), |
| - długość całkowita mostu mierzona łącznie ze skrzydełkami | $L_c \approx 16,0 \text{ m},$ |
| - długość całkowita konstrukcji nośnej przęsła | $L_p = 15,000 \text{ m},$ |
| - rozpiętość teoretyczna (obliczeniowa) przęsła | $L_t = 14,600 \text{ m},$ |
| - rozpiętość mierzone w świetle podpór na wysokości niszy podłożyskowej | $L_o \approx 13,950 \text{ m},$ |
| - szerokość całkowita przęsła | $B = 4,200 \text{ m},$ |
| - szerokość jezdni | $B_j = 3,500 \text{ m},$ |
| - szerokość chodnika dla pieszych | $b_{ch} \approx 1,00 \text{ m},$ |
| - światło pionowe pod mostem | $h_h \approx 3,00 \div 3,10 \text{ m},$ |
| - wysokość konstrukcyjna przęsła | $h_k = 1,320 \text{ m},$ |
| - wysokość dźwigarów głównych w przęsle | $h_b = 1,320 \text{ m},$ |
| - wysokość dźwigarów głównych nad podporami | $h_b' = 1,310 \text{ m},$ |
| - liczba dźwigarów głównych | $n = 2,$ |
| - liczba przęseł | $m = 1,$ |
| - liczba podpór | $m_p = 2,$ |
| - kąt skrzyżowania mostu z przeszkodą | $\alpha \approx 90^\circ.$ |

Ogólne dane dotyczące zastosowanych wyrobów budowlanych:

- beton konstrukcji wzmacniającej poprzecznicę i ścianek żwirowych **B40 W8 F150** (C35/45);
- stal zbrojeniowa miękka **A-IIIN** (np. RB500W) i **A-I** (np. St3SX-b);
- stal prętów gładkich króciaków gwintowanych **S355JR**;
- stal konstrukcyjna rur – wypełnienie balustrad **S235JRH**;
- stal konstrukcyjna elementów dźwigarów głównych i poprzecznic **S235JR**;
- egzotyczne drewno konstrukcyjne **LH D60 „bongossi-azobe”** o $f_{mk} \geq 140 \text{ MPa}$.

Zakres robót remontowych przewiduje w kolejności technologicznej:

- wykonanie przekopów kontrolnych w miejscach prowadzonych robót ziemnych i zabezpieczenie sieci podwieszonych do obiektu na czas wykonywanych robót;
- w pierwszym etapie wbudowanie tymczasowej kładki dla pieszych na okres wykonywania robót;
- rozebranie istniejących warstw nawierzchni na przęsle mostu i dojazdach (w niezbędnym zakresie przy przyczółkach);
- usunięcie betonu wypełnienia w zagłębieniach blach cylindrycznych;
- wstępne oczyszczenie strumieniowo-ścierne konstrukcji stalowej i ścian przyczółków;
- wymianie uszkodzonych kątowników pasowych i nakładek pasów dolnych dźwigarów głównych (roboty te wykonać należy szczególnie ostrożnie stosując tymczasowe - technologiczne podparcie dźwigarów głównych);
- wykonanie żelbetowych wzmocnień poprzecznic;

- rozebranie istniejących kamiennych ścianek żwirowych (zapleczych);
- wykonanie tymczasowego przełożenia sieci (przewodów podwieszonych lub przebiegających przez przęsło);
- doczyszczanie konstrukcji stalowej dźwigarów głównych do stopnia czystości minimum Sa2½ i pokrycie zestawem powłok malarskich, spoinowanie i roboty naprawcze przyczółków;
- wbudowanie prefabrykatów stalowych podłużnic wraz z drewnianymi przekładkami i montaż drewnianej dyliny pokładu przęsła;
- wykonanie żelbetowych ścianek żwirowych (zapleczych) i przełożenie przewodu wodociągowego w przęsło;
- wykonanie zasypek i rekonstrukcja nawierzchni przy przyczółkach z wykorzystaniem kamiennej kostki z rozbiórki.

III. 45200000-9. „Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej”.