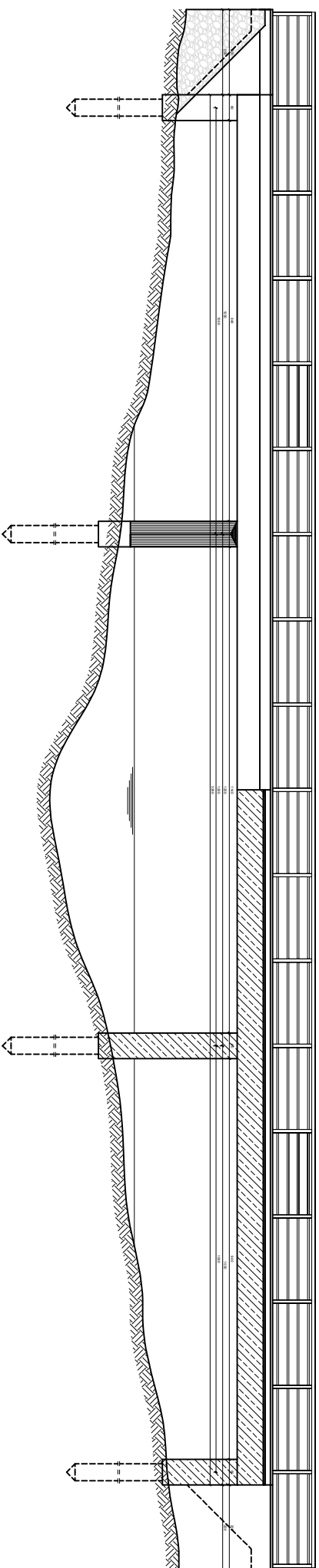
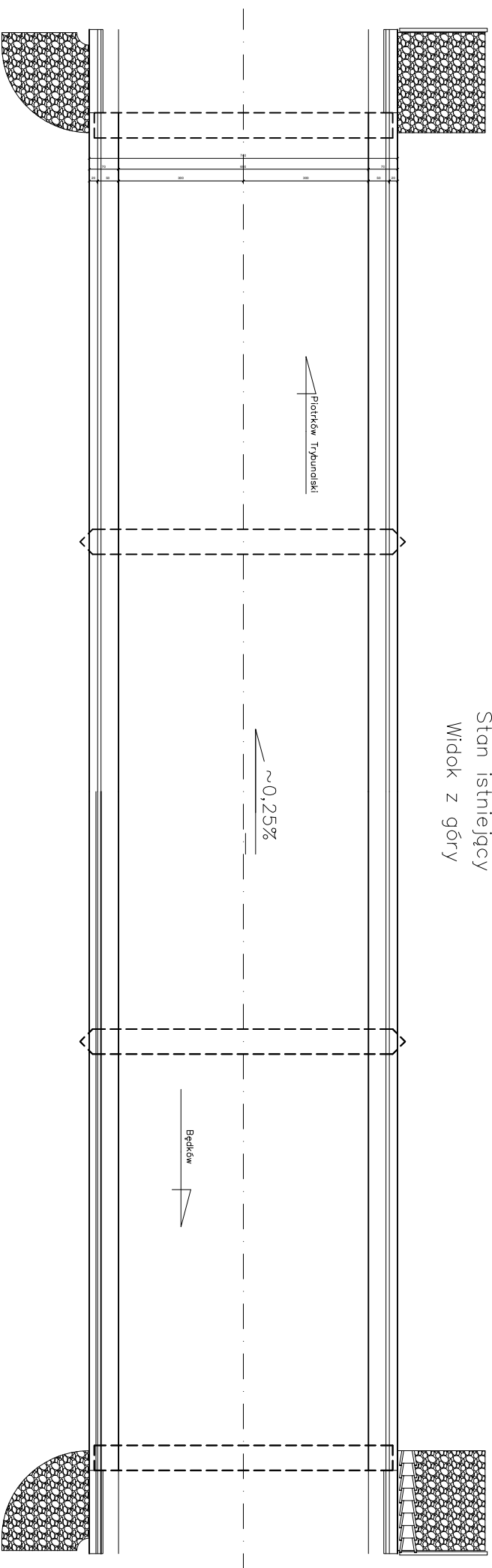


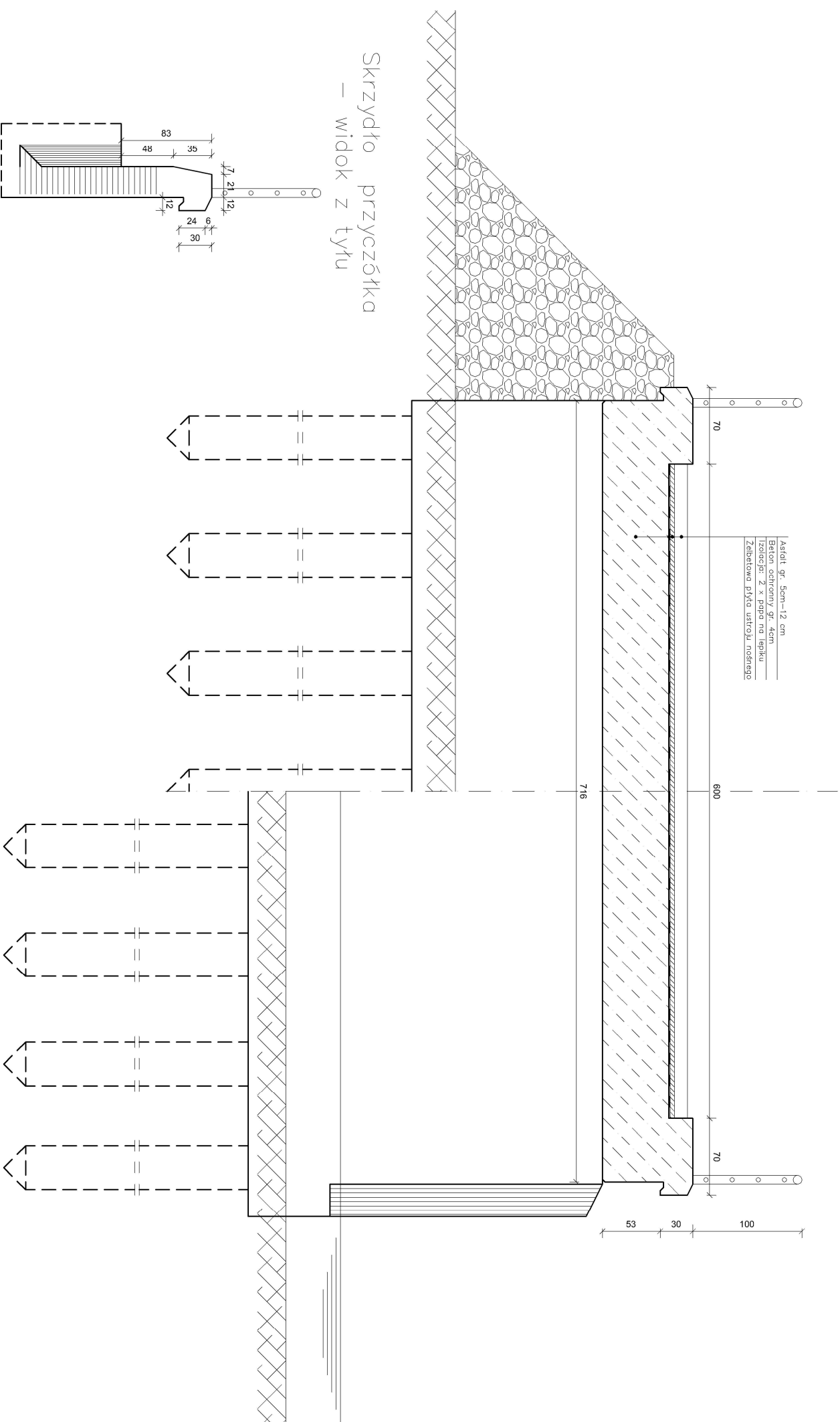
# Stan istniejący widok z boku / przekrój podłużny



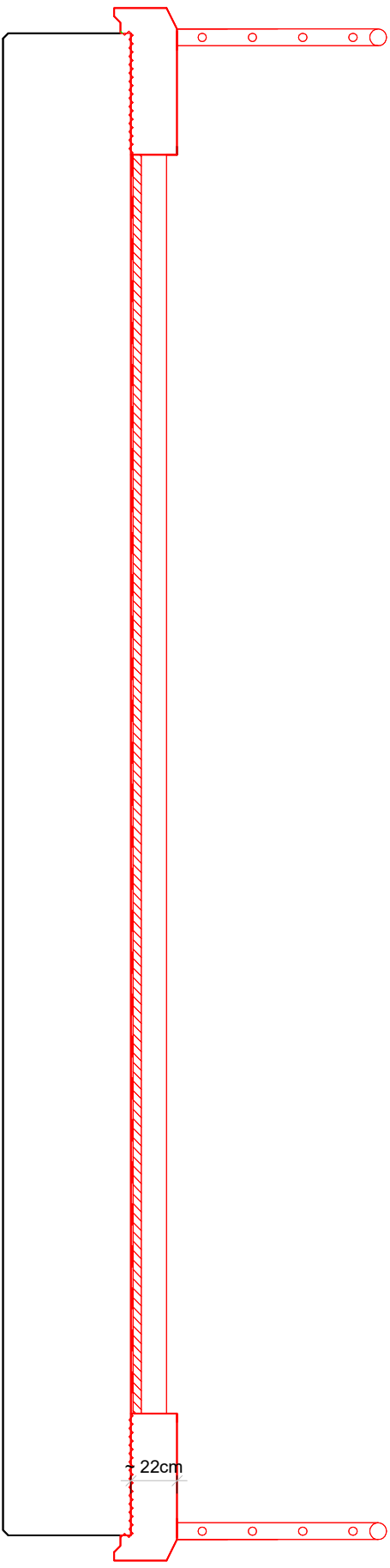
# Stan istniejący Widok z góry



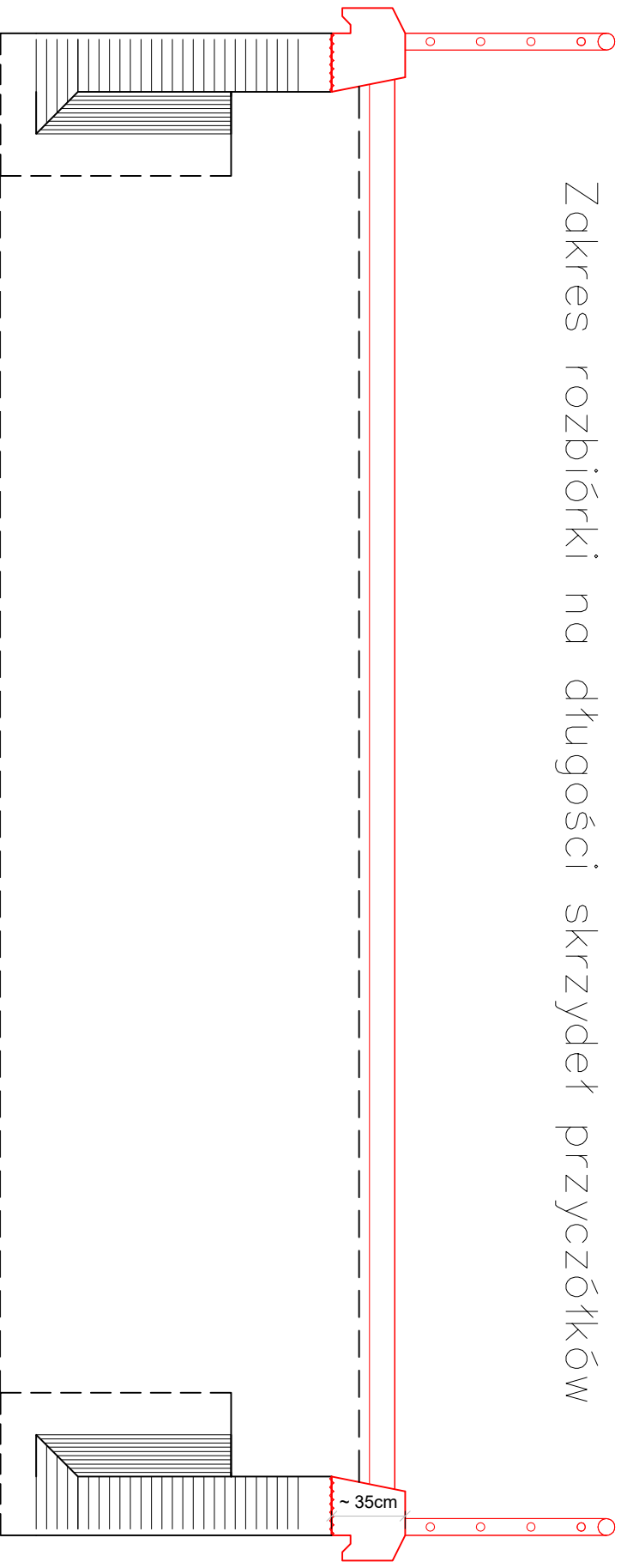
# Stan istniejący – przekrój poprzeczny z widokiem na przyczółek / z widokiem na filar



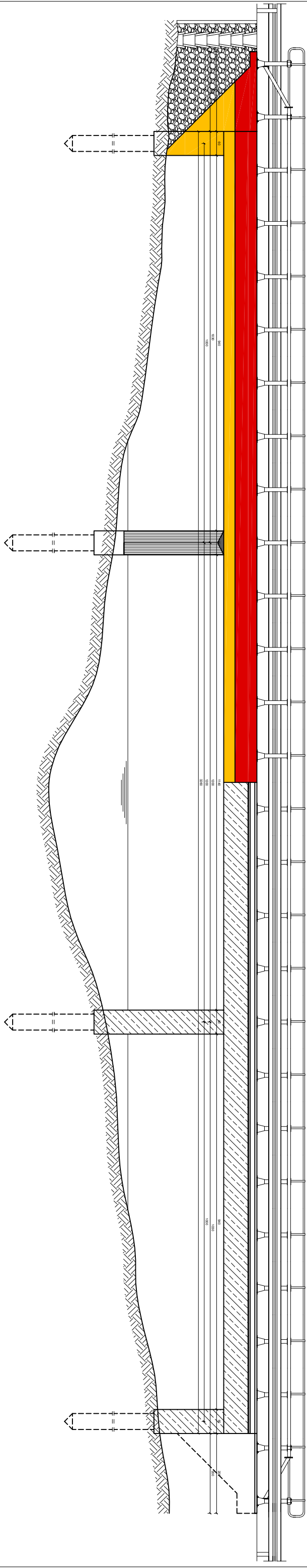
Zakres rozbiórki na długości płyty ustroju nośnego



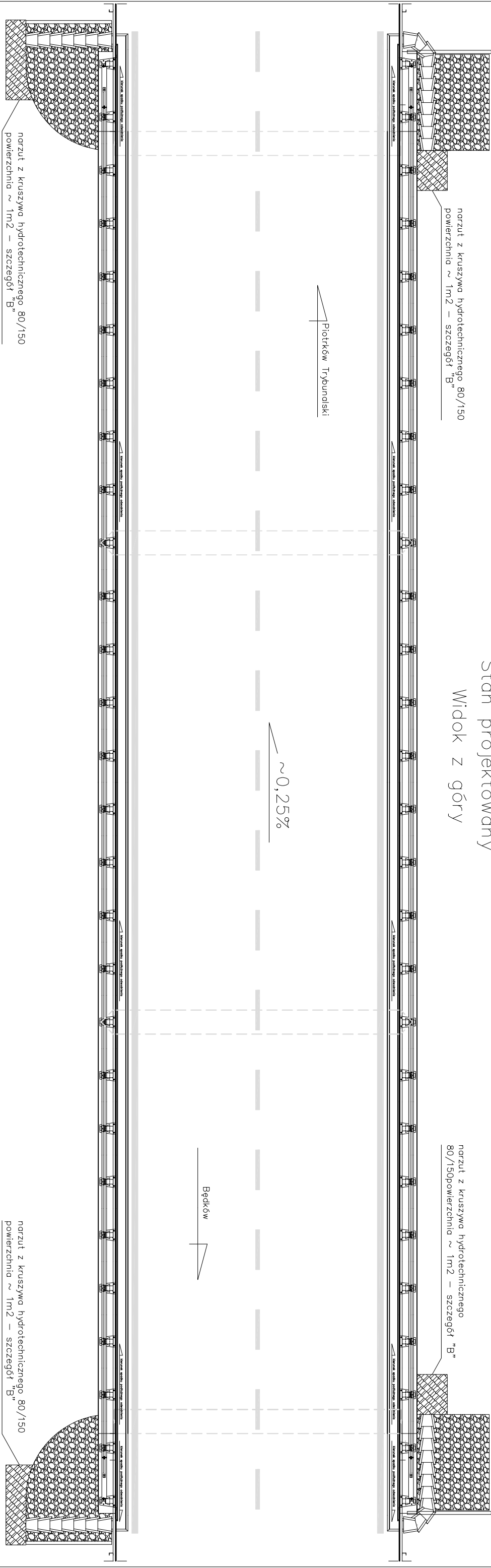
Zakres rozbiórki na długości skrzydeł przyczółków



Stan projektowany  
widok z boku / przekrój podłużny



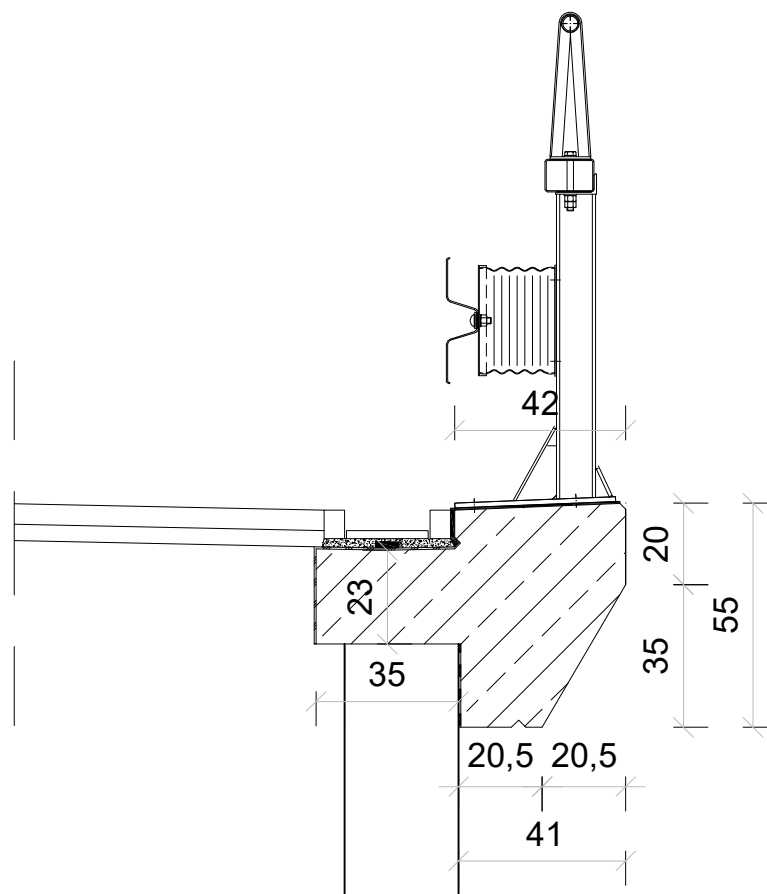
Stan projektowany  
Widok z góry



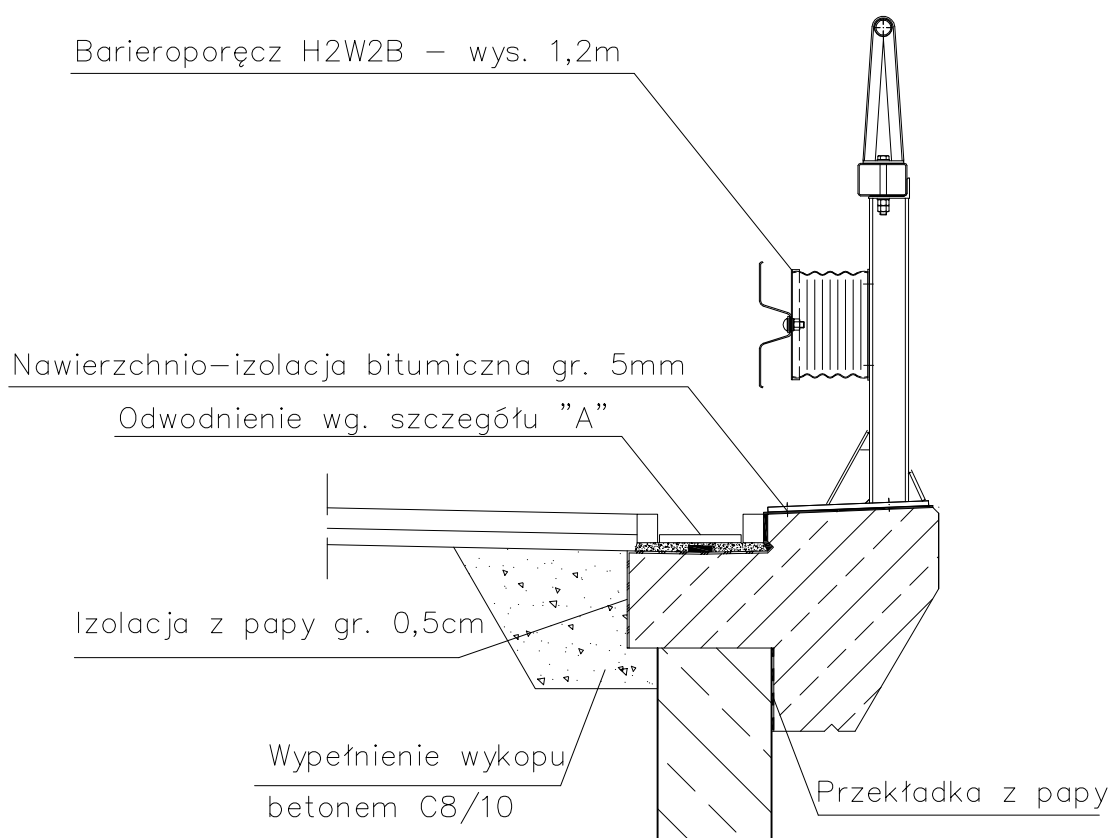
Uwagi:

1. Na bocznych powierzchniach płyty ustroju nośnego, przyczółka oraz skrzydeł należy wykonać naprawy powierzchni betonu obejmujące usunięcie luźnego betonu, piaskowanie powierzchni, zabezpieczenie odkrytych prętów zbrojenia, szpachlowanie grubowarstwowe, malowanie farbą antykorozyjną. Na powierzchni betonu podbór oraz spodu płyty ustroju nośnego należy wykonać punktowe prace naprawcze polegające na oczyszczeniu i szpachlowaniu w miejscach uszkodzeń. Prace naprawcze należy wykonać przy użyciu materiałów (systemów naprawczych) przeznaczonych do wykonywania tego typu prac i zatwierdzonych przez inspektora nadzoru inwestorskiego.
2. Kolorystyka obiektu powinna być zbliżona do kolorystyki kładki dla pieszych sąsiadującej z mostem.
3. Istniejące obrukowanie skarp, ścieki, balustrady, krawężniki itp. sąsiadujące z obiektem należy dostosować do nowych elementów mostu oraz jezdni dojazdów. Odtwarzane i nowowykonane obrukowanie stożków należy spoinować zaprawą cementową – piaskową 1:2. Wykonane obrukowanie należy zakończyć obrzeżem betonowym.
4. Zjazd na pole znajdujący się bezpośrednio przed obiektem od strony Piotrkowa Trybunalskiego należy dostosować do nowej nawierzchni jezdni poprzez uzupełnienie destruktem pochodzącym z rozbiórki nawierzchni mostu.
5. Niewiechę nowej nawierzchni na dojazdach należy dostosować do rzędnych na moście i starzych odcinków drogi. Warstwę wiążącą na dojazdach wykonać z betonu asfaltowego AC16W. Na połączaniu obiektu z drogą należy zastosować zbrojenie nawierzchni w postaci geosiatki utwardzonej na warstwie wiążącej – po 5 m w stronę obiektu i dojazdów. W miejscu zakończenia płyty ustroju nośnego należy naciąć warstwę ścierną na gł. 2cm a powstłą szczelinę wypełnić zalewką bitumiczną.
6. Dyktacje oraz dyktacje pozorne elementów żelbetonowych należy wypełnić zalewkami bitumicznymi lub kitem twdoplastycznym.
7. Elementy z rozbiórki wskazane przez inspektora nadzoru inwestorskiego należy odwieźć do Obwodu Drogowego ZDW w Koluszkach. Pozostałe materiały z rozbiórki są własnością Wykonawcy prac.
8. Barieroporcęce mostowe należy zakończyć odcinkami barier drogowych H1/W2/A ze słupkami wbijanymi. Od strony wody górnej: odcinek początkowy dt. 12m, odcinek końcowy dt. 8m. Od strony wody dolnej: odcinek początkowy dt. 8m z odgłębem w stronę zjazdu na pole, odcinek końcowy dt. 8m. Bariery na moście oraz dojazdach wyposażać w elementy odbłaskowe.

Stan projektowany  
Przekrój poprzeczny przez skrzydełko – gabaryty

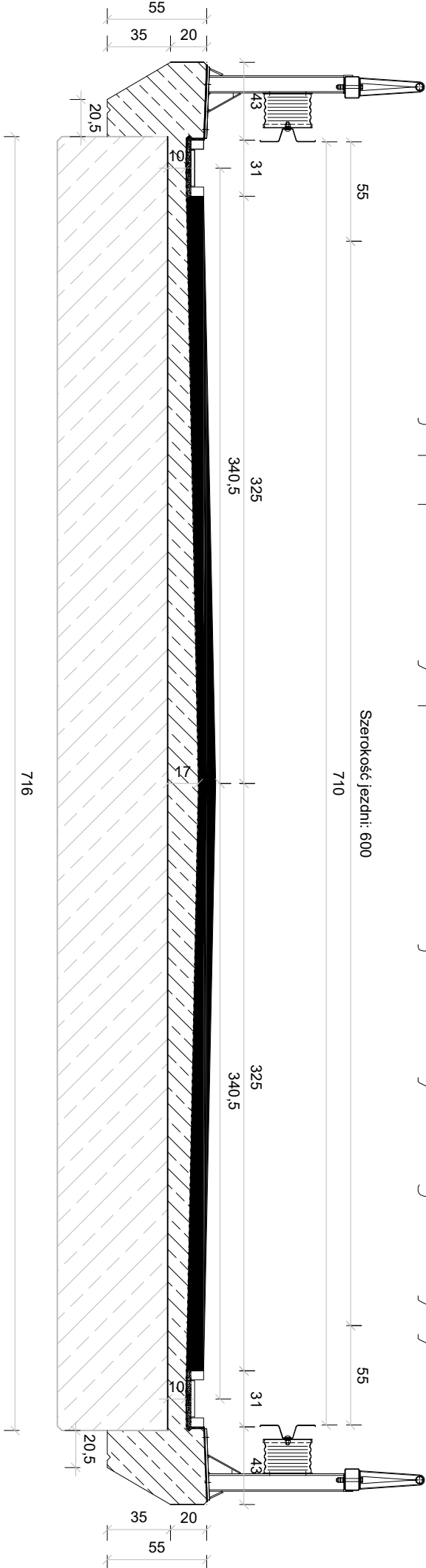


Stan projektowany  
Przekrój poprzeczny przez skrzydełko – wyposażenie



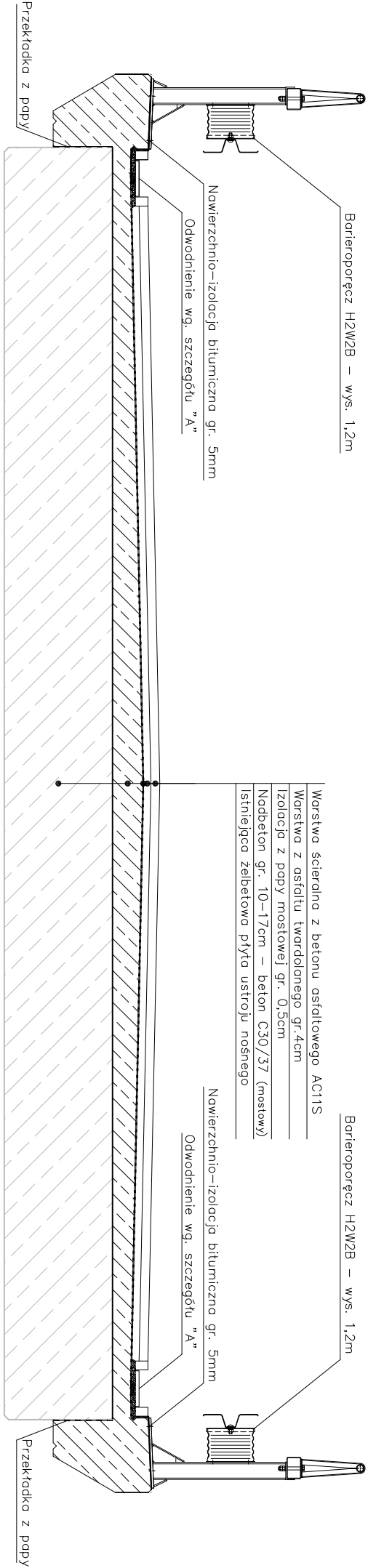
# Stan projektowany

## Przekrój poprzeczny przez ustrój nośny – gabaryty

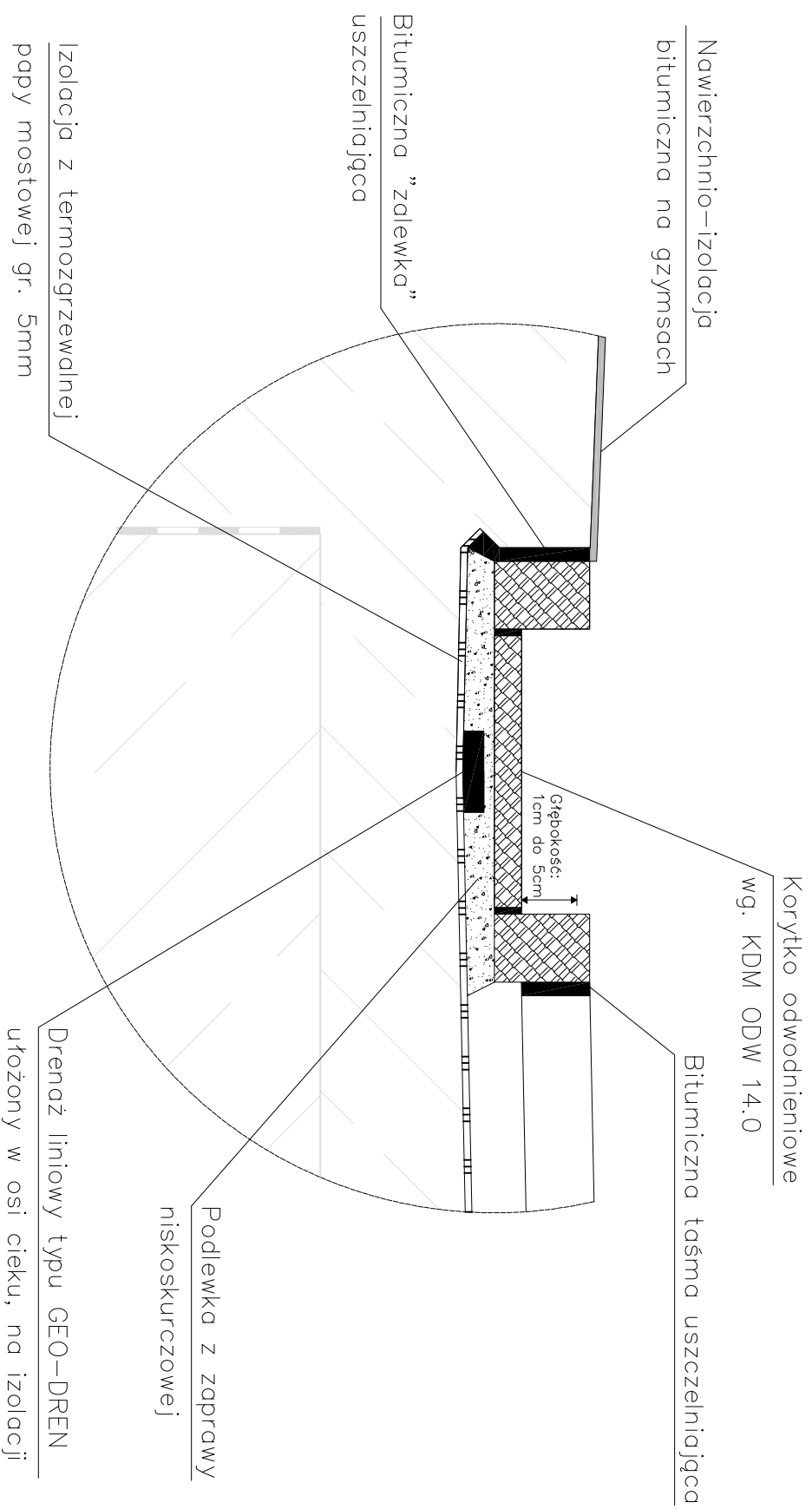


# Stan projektowany

## Przekrój poprzeczny przez ustrój nośny – wyposażenie



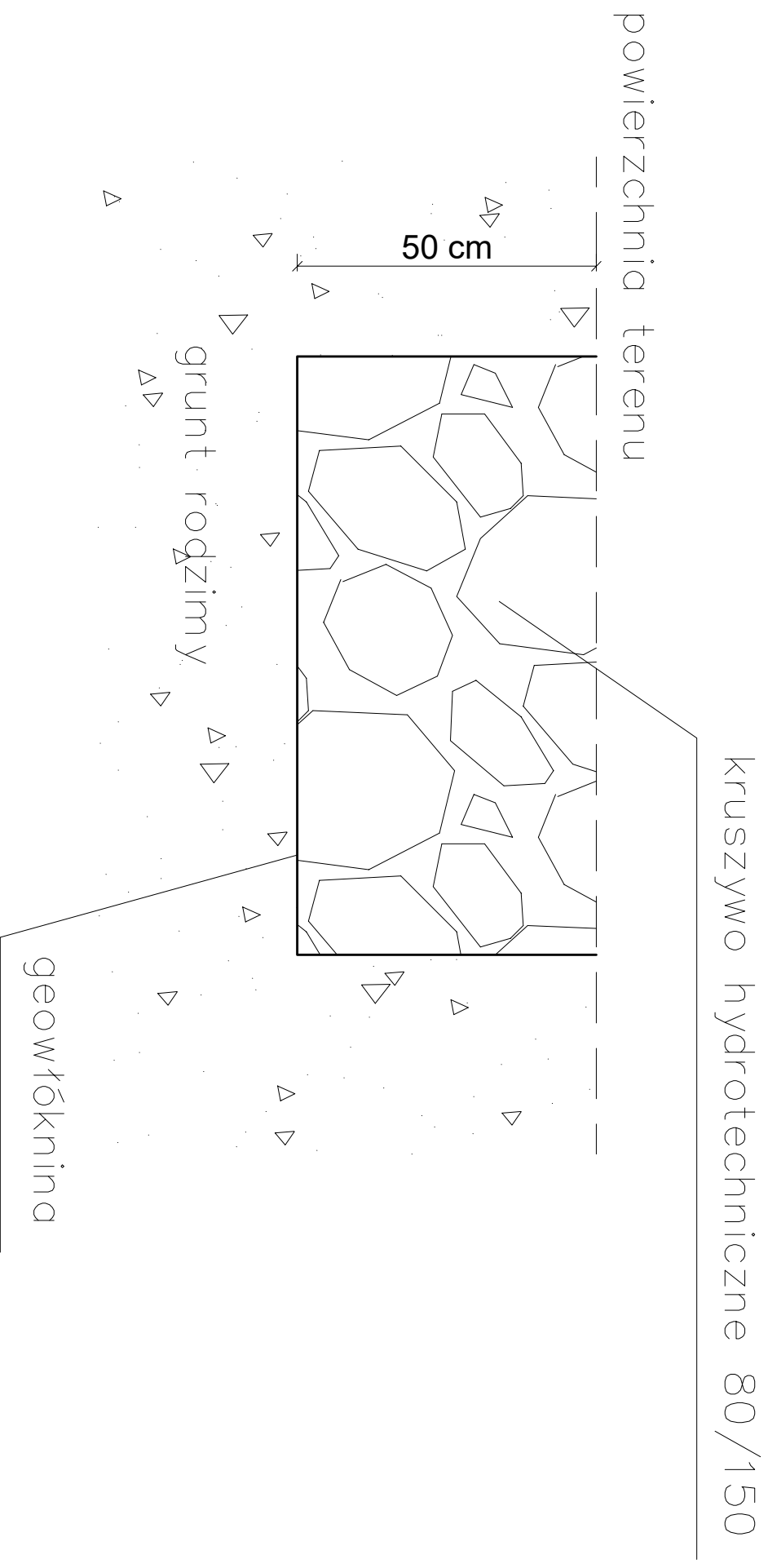
## Szczegół "A" – korytko odwodnieniowe



### Uwagi:

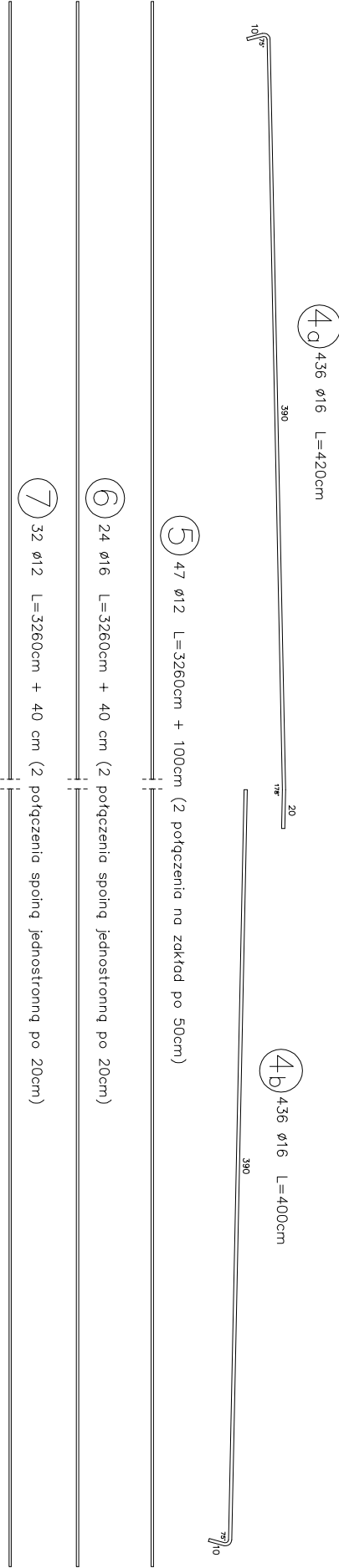
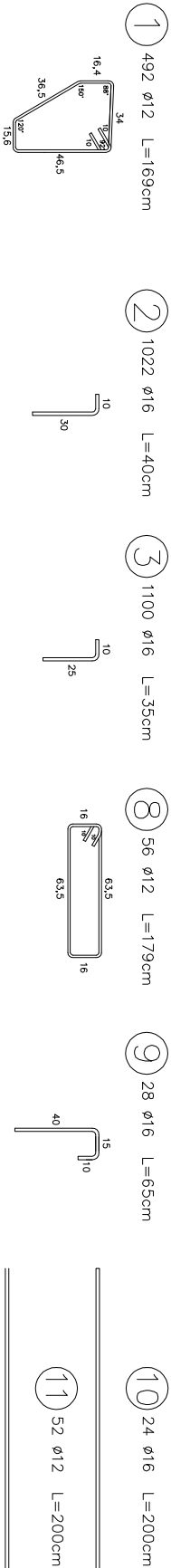
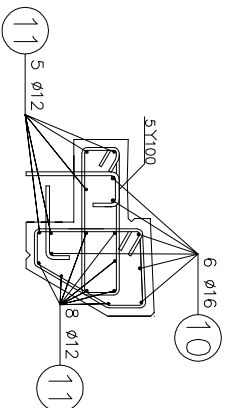
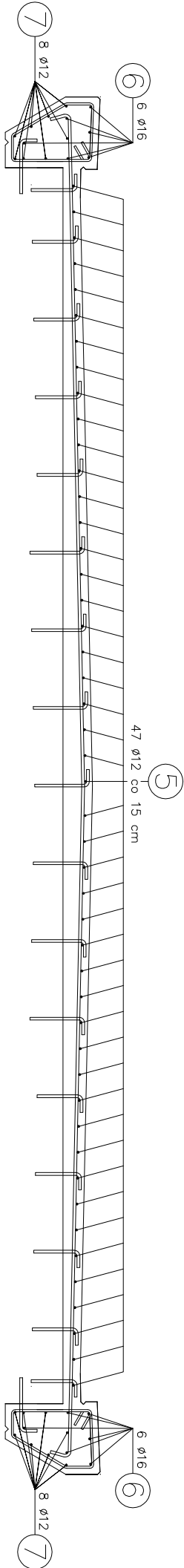
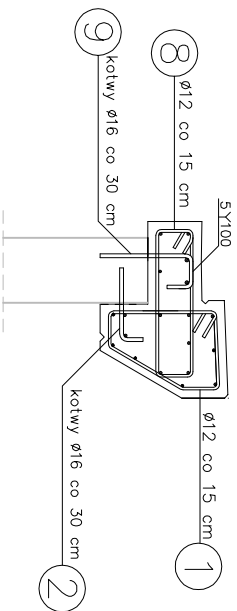
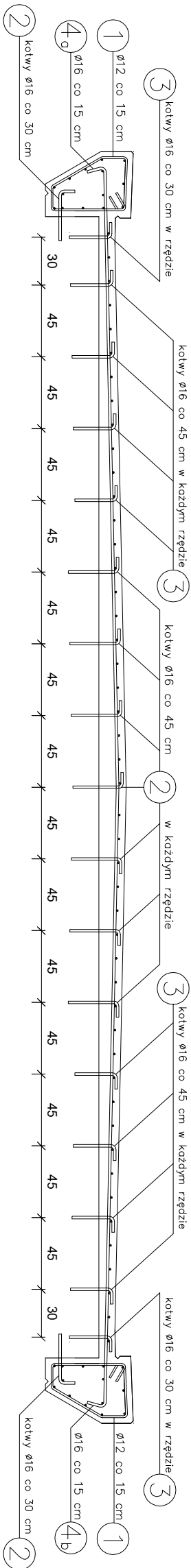
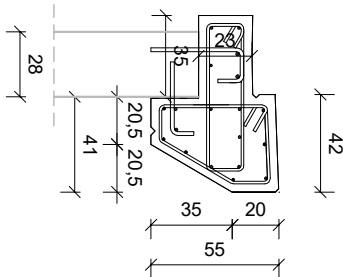
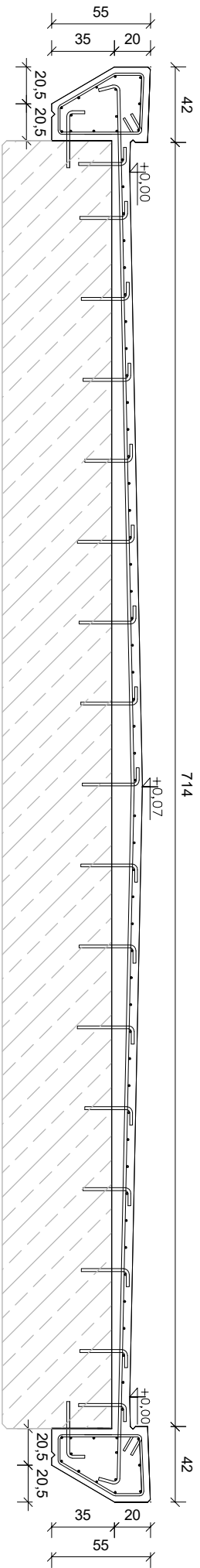
1. Korytko odwodnieniowe wykonać z elementów granitowych wg. KDM ODW 14.0 lub elementów prefabrykowanych polimerobetonowych typu "IRMA". Korytko wykonać z maksymalnym spadkiem dna na całej długości obiektu.
2. Do drenażu podłużnego należy dołączyć odcinki prostopadłe dł. 30cm, w rozstawie co 2m, skierowane w kierunku osi jezdni. Drenaż wyprowadzić do ścieku skarpowego będącego przedłużeniem korytka ododnieniowego.

Szczegół "B" – narzut z kruszywa hydrotechnicznego 80/150





Zbrojenie – przekrój przez płytę ustroju nośnego



- Uwagi:
- Wymiary zbrojenia podano w cm, po obrysie zewnętrznym
  - Beton nowych elementów – C30/37 mostowy
  - Otulina zbrojenia płyty nadbetonu wyróżnawczego – 30mm
  - Otulina zbrojenia gzymśów – 35mm
  - W przypadku wystąpienia zbrojenia w rozkuwanym elemencie, należy je zachować na dł. min 30cm i połączyć poprzez spawanie ze zbrojeniem nowego przekroju kapy chodnikowej.
  - Poz. nr 2, 3, 9 wklejać na kotwę chemiczną typu Hilti HIT-HY 200A
  - Minimalna głębokość zakotwienia w betonie: 15cm dla kotew nr 2 i 3; 20 cm dla kotwy nr 9.
  - Kotwę nr 9 oraz figurę nr 8 łączyć spoiną czółową jednostronną na dł. 10cm
  - Pozycję 4a i 4b łączyć spoiną jednostronną dł. 20cm. W przypadku całkowitego zamknięcia ruchu na obiekcie i wykonywania całego przekroju płyty spadkowej, poz. 4a i 4b należy scalić i wykonać jako jeden pręt o długości całkowitej 800 cm.
  - Gzymśy należy betonować razem z płytą nadbetonu spadkowego (cały przekrój wykonać bez styków technologicznych poza stykiem przy wykonaniu "połówkowym")

Zbrojenie – przekrój przez skrzydło przyczółka

Zestawienie stali						
Nr pozycji	Średnica [mm]	Stal	Masa lmb [kg]	Długość [m]	Ilość [szt.]	Masa pozycji [kg]
1	12	B500B	0,888	1,69	492	738
2	16		1,579	0,40	1022	645
3	16		1,579	0,35	1100	608
4a	16		1,579	4,20	436	2891
4b	16		1,579	4,00	436	2754
5	12		0,888	33,60	47	1402
6	16		1,579	33,00	24	1251
7	12		0,888	33,00	32	938
8	12		0,888	1,79	56	89
9	16		1,579	0,65	28	29
10	16		1,579	2,00	24	76
11	12	0,888	2,00	52	92	
suma					[kg]	11514