

Więcej informacji:  
www.skanska.pl  
www.pzdwl.pl

## Przebudowa mostu stałego przez rzekę San w m. Rajskie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 894 Hoczew – Czarna w km 26+747,00

### Nazwa projektu:

Przebudowa mostu stałego przez rzekę San w miejscowości Rajskie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 894 Hoczew – Czarna w km 26+747,00

### Inwestor:

Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie  
ul. T. Boya 19 a  
35-105 Rzeszów

### Wykonawca:

Skanska S.A.  
Oddział Budownictwa Drogowo – Mostowego w Rzeszowie  
Rudna Mała 47  
36-060 Głogów Małopolski

### Nadzór inwestorski:

Promost Consulting – T. Siwowski, Spółka Jawna  
ul. Bohaterów 10 Sudeckiej Dywizji Piechoty 4  
35-307 Rzeszów

### Projektant:

MK – Mosty Krzysztof Mac  
ul. Długosza 6/2  
135 – 056 Rzeszów

### Lokalizacja inwestycji:

Rajskie, powiat leski, woj. podkarpackie

### Wartość kontraktu:

4 732 245,84 PLN brutto

### Data podpisania umowy:

19 kwietnia 2011r.

### Umowny czas realizacji:

19 kwietnia 2011r.  
– 28 października 2011r.

### Rzeczywisty czas realizacji:

19 kwietnia 2011r.  
– 14 października 2011r.

### Kwota dofinansowania z rezerwy subwencji ogólnej Ministerstwa Infrastruktury:

2 375 000,00 PLN



Most w Rajskim został wybudowany w latach 1966-1967. W 1985 roku wykonano remont chodników. Obiekt zlokalizowany jest w ciągu drogi wojewódzkiej nr 894 Hoczew – Czarna, czyli w ciągu biegnącej dookoła Jeziora Solińskiego tzw. „małej pętli bieszczadzkiej”. Zły stan techniczny obiektu był przyczyną wielomiesięcznych utrudnień w ruchu. W 2010 roku jedna strona mostu została wyłączone z ruchu, a na obiekcie wprowadzono ograniczenia: nośności do 10 ton i prędkości do 30 km/h. Koncentracja całego ruchu na jednej jezdni spowodowała dalszą, szybko postępującą degradację mostu. Doraźnie przeprowadzone prace naprawcze i kolejne przełożenia ruchu nie gwarantowały bezpieczeństwa kierowców. Nie dawały też pewności, że obiekt będzie przejezdny przez kolejny nadchodzący sezon turystyczny.

Inwestor – Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszowie, podjął decyzję o ogłoszeniu przetargu na przebudowę mostu przy całkowitym wyłączeniu obiektu z ruchu na czas trwania prac budowlanych i skierowaniu ruchu na objazdy. Takie rozwiązanie ułatwiło i przyspieszyło czas realizacji robót mostowych. Prace budowlane rozpoczęły się w maju i zakończyły się 14 października 2011 roku.

Obiekt został oddany do użytku dwa tygodnie przed terminem wynikającym z umowy. Projekt przygotowała firma MK – Mosty Krzysztof Mac, nadzór inwestorski prowadził Promost Consulting. Głównym wykonawcą inwestycji była firma budowlana Skanska.



Zdjęcia powyżej: marzec 2011r. – obiekt w Rajskim przed przebudową



#### Parametry obiektu przed przebudową:

- zmienna długość mostu:  $87,3 \div 87,49\text{m}$
- stała długość mostu między końcami skrzydeł: 108m
- ilość przęseł: 3 szt.
- rozpiętość przęseł skrajnych: 26,85m
- rozpiętość przęsła środkowego: 33m
- szerokość użytkowa mostu: 8,5m
- szerokość jezdni: 6m
- szerokość chodników:  $2 \times 1,25\text{m}$

#### Parametry obiektu po przebudowie:

- długość mostu: 87,3m
- stała długość mostu między końcami skrzydeł: 108m
- ilość przęseł: 3 szt.
- rozpiętość przęseł skrajnych: 26,85m
- rozpiętość przęsła środkowego: 33m
- szerokość mostu: 10,5m
- szerokość użytkowa: 9,5m
- szerokość całkowita mostu: 10,5m
- szerokość jezdni: 7m
- szerokość chodników:  $2 \times 1,25\text{m}$



W ramach inwestycji Skanska przebudowała most stały oraz dojazdy w obrębie mostu. Przebudowa mostu polegała na całkowitej wymianie istniejącego ustroju nośnego na nową konstrukcję zespoloną, opartą na istniejących, odpowiednio adaptowanych i wyremontowanych podporach. Skanska zrealizowała prace rozbiórkowe zniszczonego obiektu, pozostawiając jedynie przyczółki i filary mostu.

Przyczółki zostały częściowo rozebrane, a następnie wzmocnione i nadbetonowane. Całe powierzchnie podpór wyremontowano przy zastosowaniu zapraw PCC. Wszystkie pozostałe elementy mostu tj. łożyska, konstrukcja stalowa i wyposażenie obiektu zamontowano jako nowe elementy. Wykonano oczepy, płytę mostu z nawierzchnią bitumiczną, kapy chodnikowe. Po obu stronach obiektu wybudowano chodniki dla pieszych oraz wzmocniono

i odnowiono dojazdy do obiektu.

Most został wyposażony w ocynkowane barieroporcze o rozstawie słupków co 1 m i zaopatrzone w elementy odblaskowe.

Lokalizacja i długość mostu nie uległy zmianie. Natomiast zwiększyła się szerokość obiektu, z 8,5 m do 10,5m, wynikająca z poszerzenia jezdni mostu oraz zastosowania barieroporczy na obiekcie.

Dzięki inwestycji mała obwodnica Bieszczadów zyskała odnowioną i bezpieczną, 3-przęsłową przeprawę przez rzekę San. Zwiększyła się również nośność mostu do 50 ton, klasyfikująca obiekt w najwyższej klasie nośności „A” wg PN-85/S-10030. Poprawiło się bezpieczeństwo i komfort jazdy kierowców.

