

**„Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z rozbudową drogi wojewódzkiej nr 764
oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875”**



*Inwestycja współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007 – 2013*

*Institucja Zarządzająca: **Ministerstwo Rozwoju Regionalnego***

*Institucja Pośrednicząca: **Polską Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości***



*Zarząd
Województwa Podkarpackiego*



*Zarząd
Województwa Świętokrzyskiego*



*Podkarpacki Zarząd
Dróg Wojewódzkich*



*Świętokrzyski Zarząd
Dróg Wojewódzkich*

*Wartość całkowita projektu: **178 000 000,00 PLN***

w tym wartość projektu po stronie:

*Województwa Podkarpackiego: **92 055 179,00 PLN***

*Województwa Świętokrzyskiego: **85 944 821,00 PLN***

*Maksymalny poziom dofinansowania ze środków EFRR: **85 %***

*Wykonawca: konsorcjum firm – **Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty Łódź S.A.”**,
VISTAL Gdynia S.A., **Kieleckie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Sp. z o.o.***

*Termin zakończenia inwestycji: **31.10.2014***

Budowa mostu w Połaniecu jest inwestycją o znaczeniu ponadregionalnym łączącą województwo świętokrzyskie z podkarpackim i stolice regionów Kielce z Rzeszowem. Inwestycja będzie stanowiła alternatywne połączenie dla dróg krajowych numer 9 i 73.

Trasa przebiega w powiecie staszowskim i mieleckim, na terenie gmin: Połaniec i Borowa. Początek planowanej drogi stanowi skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 764 z drogą krajową nr 79 w miejscowości Połaniec. Następnie na odcinku ok. 700 m droga będzie przebiegała po śladzie ul. Zielińskiego w miejscowości Połaniec (klasa G) i dalej nowym śladem klasy GP, aż do przeprawy mostowej w okolicach miejscowości Zawada na terenie gminy Połaniec do miejscowości Głiny Małe (na terenie gminy Borowa).

Most na Wiśle

most stalowy zespolony z żelbetową płytą pomostu będzie konstrukcją typową o prostej budowie:

- schemat statyczny: belka ciągła trzynastoprzęsłowa
- płyta mostu: żelbetowa zespolona z dźwigarem stalowym
- korpusy podpór pośrednich: żelbetowe masywne pełnościennie
- przyczółki: żelbetowe skrzyniowe
- szerokości użytkowe na obiekcie: chodnik od strony dolnej wody: **1,5 m**, jezdnia: **2×3,5 m**, opaski bezpieczeństwa: **2×0,50 m**, ścieżką rowerowa od strony górnej wody: **2,00 m**

Charakterystyczne parametry techniczne

Klasa obciążenia wg normy PN-85/S-10030: „A”

*Rozpiętości teoretyczne przęseł: **3x55 m + 110 m + 160 m + 110 m + 5x60 m + 2x55 m***

*Długość obiektu: **955,0 m***

*Całkowita szerokość obiektu: **15,66 m***

Most nad rzeką Breń Stary

most belkowy stalowy zespolony z żelbetową płytą pomostu będzie konstrukcją typową, o prostej budowie:

- schemat statyczny: belka ciągła trzyprzęsłowa
- płyta mostu: żelbetowa zespolona za pomocą sworzni wiotkich
- korpusy podpór pośrednich: żelbetowe słupy ściennie
- przyczółki: masywne ścianowe
- szerokości użytkowe: chodnik od strony dolnej wody: **1,5 m**, jezdnia: **2×3,5 m**, opaski bezpieczeństwa: **2×0,50 m**, ścieżką rowerowa od strony górnej wody: **2,4 m**

Charakterystyczne parametry techniczne:

Klasa obciążenia wg normy PN-85/S-10030: „A”

*Rozpiętości teoretyczne przęseł: **36 m + 40 m + 36 m***

*Długość obiektu: **112,00 m***

*Całkowita szerokość obiektu: **15,10 m***

Budowa nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 764 od skrzyżowania z drogą krajową nr 79 do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 982 w km 70+690 ÷ 76+287

*~ budowa nowej konstrukcji nawierzchni jezdni dla obciążenia ruchem **KR-5** i nośności **115 kN/ós** – klasa **GP** w km **71+355 do km 76+287** (dojazdy do mostu na Wiśle)*

wraz ze wzmocnieniem nasypów

*~ budowa nowej konstrukcji nawierzchni jezdni dla obciążenia ruchem **KR-5** i nośności **115 kN/ós** – klasa **G** w km **70+690 do 71+355***