

Most przez rzekę Dunajec w km 1+766 w ciągu drogi wojewódzkiej nr 973 w miejscowościach: Tarnów, Kępa Bogumiłowicka, Ostrów, Wierzchosławice

Inwestor: Zarząd Województwa Małopolskiego, Kraków

Inwestor zastępczy: Zarząd Dróg Wojewódzkich, Kraków

Generalny wykonawca: METROSTAV POLSKA SA, Bielsko-Biała

Projekt wykonawczy: M3M Sp. z o.o. Sp.k., Gdańsk

Główni projektanci: mgr inż. Mariusz Łucki, mgr inż. Michał Stalmirski (architektura i konstrukcja), mgr inż. Magdalena Krywko (konstrukcja)

Dyrektor kontraktu: mgr inż. René Kolebač (od 10.2019)

Zastępca dyrektora kontraktu: mgr inż. Łukasz Szolucha

Kierownik robot mostowych: mgr inż. Piotr Bojda

Mistrz robot mostowych: Stanisław Lenarczyk

Kierownik robot branżowych: mgr inż. Piotr Frankiewicz

Ekonom kontraktu: mgr inż. Kateřina Šzusciková **Jakość:** mgr inż. Marta Zdunek

Kierownicy projektu zamawiającego: mgr inż. Grażyna Czopek (od 10.2019 do 04.2022), mgr inż. Ireneusz Czaja (od 04.2022 do 11.2023)

Zastępca kierownika projektu: mgr inż. Urszula Gorączko

Inspektorzy nadzoru: mgr inż. Grażyna Czopek (od 09.2021 do 10.2021), mgr inż. Grzegorz Dziedzic (od 10.2021 do 11.2023)

Budowę do konkursu zgłosił generalny wykonawca.



Nowo wybudowany most umożliwia bezkolizyjny ruch pojazdów przez rzekę Dunajec, nad ujściem wody Kępa Bogumiłowicka oraz nad bocznicami kolejowymi zakładu prefabrykacji Strunbet w ciągu drogi wojewódzkiej DW 973 od węzła autostrady A4 w Wierzchosławicach z SAG w Tarnowie. Całkowita długość mostu wynosi 815,6 m, a jego szerokość 13,9 m. Na moście zaprojektowano jezdnię szerokości $2 \times 3,5$ m, ciąg pieszo-rowerowy szerokości 3,0 m, pobocze techniczne szerokości 1,2 m. Obiekt ma 12 przęseł o konstrukcji w postaci trzech belek ciągłych. Rozpiętości przęseł zostały dostosowane do charakteru przeszkody, tj. rzeki Dunajec, a także skrajni drogowych i kolejowych pod obiektem. Są to: obiekt M1 długości 346,6 m, obiekt M2 długości 387,6 m i obiekt M3 długości 80,6 m. Fundamenty mostu posadowiono w sposób pośredni na palach prefabrykowanych wbijanych długości od 14 do 18 m, zwieńczonych masywnymi ławami żelbetowymi monolitycznymi.

Przęsła oparto na 13 podporach, dwóch skrajnych przyczółkach żelbetowych monolitycznych oraz 11 filarach. Ustrój nośny przęseł 1-7 (obiekt M1) wykonano z betonu sprężonego w postaci dwudźwigarowej belki o maksymalnej rozpiętości przęsła 51,5 m i wysokości konstrukcji 2,5 m, obiektu M2 – w postaci jednokomorowej skrzynki zmiennej wysokości od 8,5 m nad podporami do 3,5 m w środku rozpiętości, realizowany metodą nawisową/wspornikową z wykorzystaniem wózków nawisowych, a obiektu M3 – z betonu sprężonego, w postaci dwudźwigarowej belki ciągłej dwuprzęsłowej stałej wysokości 2,5 m i rozpiętości 30,0 i 48,0 m. Do budowy zużyto: pali wbijanych prefabrykowanych długości łącznej 7235 m, stali zbrojeniowej 2836 t, stali sprężającej 495 t, mieszanki betonowej na fundamenty 2541 m³, na podpory 2845 m³, na ustroje nośne obiektów: M1 – 3525 m³, M2 – 5764 m³ i M3 – 844 m³. Całość prac wykonano w ciągu 25 miesięcy.

