



foto: Bilfinger Berger Budownictwo SA

Most nad Odrą

KĘDZIERZYN KOŹŁE

Minister infrastruktury Cezary Grabarczyk i sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Tadeusz Jarmuzewicz wzięli udział w uroczystym otwarciu południowej obwodnicy Kędzierzyna-Koźła. Wykonawcą inwestycji było konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Robót Drogowych i Mostowych SA z Kędzierzyna-Koźła i Bilfinger Berger Budownictwo SA. W ramach inwestycji powstał m.in. most nad rzeką Odrą (rozpiętość 395 m, najdłuższe w Polsce 140-metrowe przeszło nurtowe, wybudowane metodą nawisową). ↵

Zapora do końca 2015 r.

ŚWINA PORĘBA

To już kolejna ustawa określająca finansowanie i termin zakończenia prac przy zaporze. Do tej pory ich zapisy nie były realizowane, bo przewidywane w nich wydatki na zaporę były zbyt duże w stosunku do możliwości finansowych państwa. Najnowsza wersja ustawy, którą jeszcze we wrześniu ma się zająć Sejm, zakłada, że przez najbliższe dwa lata na budowę zapory z budżetu państwa co roku będzie wpływać 300 mln zł. Później, w okresie 2013–2015, rząd przeznaczy na dokończenie wszystkich inwestycji przy zbior-

niku kolejny 1,1 mld zł. Ustawę przygotowało Ministerstwo Środowiska i znalazły się w niej zapisy zgodne z obietnicami, jakie składał szef resortu minister Andrzej Kraszewski w czasie czerwcowej wizyty w gminie Mucharz. Wszystkie prace budowlane mają zakończyć się w 2015 r. Doprowadzenie samej zapory do gotowości technicznej pochłonie jeszcze 700 mln zł. Reszta wydatków związana jest ze zmianą przebiegu trasy kolejowej oraz z dokończeniem inwestycji w gminie Mucharz, potrzebnych do jej normalnego funkcjonowania (chodzi o drogi i mosty łączące rozdzielone wodą części gminy). ↵



foto: GDDKiA oddział we Wrocławiu

122-metrowy pylon

WROCŁAW

Budowa mostu na Rędzinie rozpoczęła się ponad dwa lata temu. Zgodnie z kontraktem pylon powinien być już gotowy. Ze 122 m, jakie powinna mieć konstrukcja, do tej pory postawiono jednak zaledwie połowę. Najbardziej czasochłonne było wylanie fundamentu, który utrzyma ponadstumetrowego kolosa. „Musieliśmy wbić 160 pali, zużyliśmy 8 tys. m³ betonu oraz 2,5 tys.

t. stali” – wylicza prof. Jan Biliszczuk, projektant mostu. – „Najtrudniejsze prace mamy jednak za sobą. Teraz została tylko walka z wysokością”. Prace spowolniła najpierw przeciągająca się zima, a potem przyszła powódź i przez ponad miesiąc plac budowy był pod wodą. „Wykonawca ma w sumie około pięciu miesięcy opóźnienia w budowie mostu” – mówi Joanna Wąsiel, rzeczniczka wrocławskiego oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. ↵



foto: Skanska SA



fol. Lotnisko Chopina

Nowa nawierzchnia

WARSZAWA

3 września o godzinie 23.30 ruszyły prace przy przebudowie skrzyżowania dróg startowych na Lotnisku Chopina w Warszawie. Na płytę lotniska wjechał specjalistyczny sprzęt. Po zerwaniu starej nawierzchni pięć zespołów wyposażonych w sprzęt rozpoczęło układanie nowej. W trakcie pierwszego weekendu przebudowy 11 tys. t masy bitumicznej uzupełni nierówności dróg startowych. W sumie do wykonania remontu potrzeba 11 tys. t masy bitumicznej. Ciężarówki przywoziły ją na lotnisko w nocy. W tym samym czasie maszyny

czyściły i frezowały remontowane pasy. Układana jest nowa nawierzchnia. Pracuje pięć zespołów bitumicznych, w sumie pięć rozkładarek i 12 walców. „Wszystko idzie zgodnie z planowanym harmonogramem” – zapewniła Aneta Winnicka z Portów Lotniczych. „Przyjęty termin realizacji modernizacji w trzech kolejnych weekendach września 2010 r. jest optymalny ze względu na warunki atmosferyczne. Późniejszy termin, październikowy, byłby ryzykowny z powodu możliwych opadów deszczu oraz niższej temperatury powietrza, zwłaszcza nocą” – ocenił dr hab. inż. Dariusz Sybilski. Wykonawcą prac jest Budimex SA. ↩

Premetro pod Śródmieściem

KRAKÓW

Do najnowszej wersji projektu studium zagospodarowania przestrzennego Krakowa wpisane zostało metro, choć wcześniej władze miasta negowały pomysł budowy podziemnych tras. Prof. Jan Maciej Chmielewski, autor studium, tłumaczył, że do budowy metra przekonały go analizy przeprowadzone na zlecenie Urzędu Miasta. „To byłoby w zasadzie premetro, czyli szybki tramwaj przebiegający w centrum miasta pod ziemią. Powinny powstać dwa tunele pod Śródmieściem: jeden na linii wschód – zachód, drugi północ – południe” – mówił prof. Chmielewski.

Jeden tunel – budowany w pierwszej kolejności – przebiegałby od ulicy Wielickiej do Doktora Twardego, drugi od ronda Mogilskiego do placu Inwalidów. Powstanie tunelu pomiędzy placem Inwalidów a rondem Mogilskim spowodowałoby w przyszłości zniknięcie linii szybkiego tramwaju z ulicy Lubicz, Basztowej oraz likwidację torowiska na ul. Karmelickiej. Prof. Chmielewski jest przeciwny budowie tradycyjnego metra. Jego zdaniem to zbyt droga inwestycja jak na Kraków: wydrążenie jednego kilometra kosztuje ok. 300 mln zł. Wysokie są również koszty eksploatacji. Przejazd jednego pasażera w Warszawie szacowany jest na 10 zł. ↩



fol. www.budownictwoinzynieryjne.pl

I etap zakończony

WARSZAWA

Polimex-Mostostal SA buduje w Warszawie stadion Legii o randze „Elite” na 30 830 miejsc siedzących, spełniający wymagania przewidziane dla rozgrywek pucharu UEFA i Ligi Mistrzów. Trybuny stadionu oraz znajdujące się pod nimi pomieszczenia są realizowane w konstrukcji żelbetowej, prefabrykowanej. Wysokość korony stadionu wynosi 20,5 m. Wszystkie miejsca siedzące są zadaszone. Zadanie powstało na wysokości 29 m i opiera się na przestrzennych dźwigarach stalowych. Zostało wyko-

nane z włókna szklanego z powłoką teflonową oraz częściowo z płyt poliwęglanowych. „Potwierdzeniem dobrej kondycji Polimeksu-Mostostalu SA i zdolności do

realizacji skomplikowanych inwestycji w krótkim czasie jest zdecydowany wzrost naszego portfela zamówień. Jego wartość netto przekroczyła 10 mld zł z uwzględnieniem oferty z najlepszą

ceną, którą złożyliśmy na budowę autostrady A4 Rzeszów – Jarosław w wysokości 1,8 mld zł netto” – poinformował Konard Jaskóła, prezes zarządu Polimeksu-Mostostalu SA. ↩



fol. Polimex-Mostostal SA