



Obiekty mostowe powyżej 100 m w budowie

Oprócz dróg w Polsce powstaje obecnie kilkadziesiąt obiektów mostowych o długości przekraczającej 100 m. Wszystkie te inwestycje, często wyczekiwane nie tylko przez okolicznych mieszkańców, przełożą się na zdecydowanie sprawniejszą komunikację, stwarzając odpowiednie warunki dla efektywnego i bezpiecznego przepływu ruchu. W materiale przedstawiamy wybrane obiekty, będące obecnie na różnych etapach realizacji.

Most w Cigacicach w ciągu S3

Obiekt powstaje w ramach budowy drogi ekspresowej S3 Gorzów Wlkp. – Nowa Sól, odcinek Sulechów – (węzeł Krużyna) – Nowa Sól. Wykonawcą drugiej (wschodniej) jezdni drogi ekspresowej S3 na odcinku od Sulechowa do węzła Zielona Góra Północ, gdzie powstaje MS-4B o długości 476,4 m, jest firma Strabag Sp. z o.o. W pierwszej fazie (2016/2017) zrealizowano most MS-4A, położony równolegle do istniejącego wówczas starego mostu przez Odrę w ciągu drogi ekspresowej S3 w Ciga-

cicach. Obiekt został zaprojektowany jako konstrukcja z betonu sprężonego o przekroju skrzynkowym, jednokomorowym, ze ścianami ukośnymi. Rozpiętości przęseł wynoszą $72,5 + 120 + 73 + 4 \times 42 + 41,5$ m. Przęsło nurtowe oraz przęsła sąsiadujące wykonano w technologii nawisowej. Pozostałą część mostu w technologii nasuwania podłużnego. Po ukończeniu budowy obiektu i oddaniu go do użytkowania sąsiedni stary most został rozebrany, a w jego miejscu powstaje druga nitka MS-4B, zaprojektowana również w technologii nawisowej. W ostatnim



Most Południowy w Warszawie.
fot. K. Nalewajko GDDKIA



Most w Cigacicach w ciągu S3, fot. GDDKIA Oddział Zielona Góra



Most w Cigacicach w ciągu S3, fot. GDDKIA Oddział Zielona Góra

czasie na obiekcie MS-4B odbywało się zbrojenie zwornika 1-3, deskowanie zwornika 1-3 oraz rozbiórka wózków nawisowych. Zaawansowanie czasowe całości kontraktu wynosi ponad 90%, a szacowany termin zakończenia robót to grudzień 2019 r.

Most przez Brdę w ciągu S5

Most drogowy MS 3-9 przeprowadzający drogę S5 przez Brdę ma szerokość 35,48 m i długość 227,9 m. Powstaje w ramach zadania *Projekt i budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województw kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego*. Wykonawcą odcinka 3. *Projekt i budowa drogi ekspresowej S5 na odcinku od węzła Aleksandrowo (z węzłem) do węzła Tryszczyn (z węzłem)* o długości ok. 14,7 km jest konsorcjum firm Inercor (lider) i Trakcja PRKiI (partner). Na 130 km drogi ekspresowej S5 znajdzie się w sumie 114 obiektów inżynierij-

nych, przy czym MS 3-9 to największy most na północno-zachodniej obwodnicy Bydgoszczy w ciągu drogi S5.

Formę architektoniczną obiektu dostosowano do warunków terenowych. Zastosowano trójprzęsłową konstrukcję z betonu sprężonego o zmiennej wysokości, nadającą wysublimowaną linię, z niweletą łagodnie wkomponowującą się w otaczający teren.

Most zaprojektowano jako trójprzęsłową konstrukcję z betonu sprężonego podłużnie i poprzecznie, podpartą na żelbetowych przyczółkach i podporach pośrednich – filarach masywnych. Przekrój poprzeczny płyty pomostowej dostosowano do spadków poprzecznych drogi. Przęsła obiektu pod każdą jezdnię składają się z konstrukcji skrzynkowych, jednokomorowych, ze wspornikami. Dla każdej jezdni zaprojektowano skrzynkę o zmiennej (krzywoliniowej) wysokości ustroju – od 2500 mm



Most przez Brdę w ciągu S5, fot. GDDKiA

Most przez Brdę w ciągu S5, fot. GDDKiA



w osi prześła nurtowego i nad przyczółkami do 5200 mm nad filarami. Zaprojektowana skrzynka ma kształt prostokątny o pionowych średnicach, o szerokości 9 m w licach zewnętrznych średnic i całkowitej szerokości płyty pomostu równej 17 m. Średniki skrzynki przyjmują zmienną grubość – od 500 mm w części środkowej prześła do 700 mm nad filarami.

Stan zaawansowania kontraktu w październiku 2019 r. wyniósł ok. 80%. Przeprowadzono montaż desek gzymsowych i krawężnika, zbrojono kapy chodnikowe na jezdni prawej, pielęgnowano beton kapy chodnikowych na jezdni prawej, przeprowadzono prace przygotowawcze do układania asfaltu twardolanego. Wykonawca dokłada wszelkich starań, aby jeszcze w 2019 r. sukcesywnie udostępniać trasę kierowcom.

Most Południowy w Warszawie

Południowa obwodnica Warszawy to część trasy S2 od węzła Puławska do węzła Lubelska. Realizacja została podzielona na trzy zadania. Zadanie B obejmuje budowę fragmentu drogi o długości 6,45 km od węzła Przyczółkowa do węzła Wał Miedzeszyński wraz z węzłami oraz mostu przez Wisłę. Generalnym wykonawcą inwestycji jest konsorcjum firm Gülermak Ağir Sanayi İnşaat ve Taahhüt. A.Ş. Oddział w Polsce oraz PBDiM Sp. z o.o. Powstający most podzielono na trzy niezależne konstrukcyjnie obiekty: MG 04-01 położony od strony Wilanowa, most główny MG 04-02 oraz MG 04-03 po stronie Wawra. Cały obiekt przebiega nad Wisłą, a także nad wałem przeciwpowodziowym ze ścieżką rowerową oraz boczną kolejową Elektrociepłowni Siekierki. Most główny posadowiono na palach wierconych o średnicach 1500 i 1000 mm oraz na palach z podstawą 1000/2000 mm. Obiekty MG 04-01 oraz MG 04-03 posadowiono na palach prefabrykowanych (2508 sztuk). Ustrój nośny obiektu w przekroju poprzecznym to



30 lat w Polsce

Deskowania i rusztowania dla wszystkich sektorów budownictwa

Proste rozwiązania dla złożonych projektów

Doradztwo techniczne

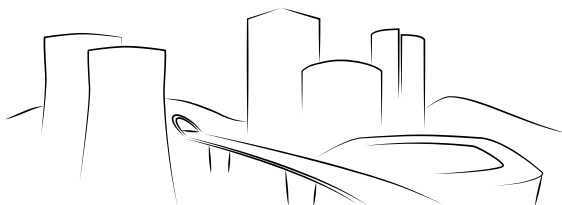
Bliska współpraca z Klientem na każdym etapie projektu

Bezpieczeństwo ponad wszystko

11 biur w całej Polsce, 4 centra logistyczne



From the beginning of your projects





Na stronie most Południowy w Warszawie,
fot. K. Nalewajko GDDKiA



skrzynka jednokomorowa ze wspornikami podpartymi za pośrednictwem prefabrykowanych, żelbetowych zastrzałów. W częściach nurtowych skrzynka ma zmienną wysokość. Część nurtowa mostu została wykonana w technologii nawisowej. Most po stronie wilanowskiej powstawał w technologii nasuwania podłużnego.

W październiku 2019 r. zaawansowanie rzeczowe na odcinku B wynosiło ok. 73%. Na MG 04-01 odbywało się sprężenie segmentu 7L, rozszalowanie, przejazd wózka, wykonanie segmentu 8L, segmentów 12P i 13P i muru oporowego przy podporze 2. Na obiekcie MG 04-02 odbywały się roboty związane z wykonywaniem kolejnych segmentów mostu nawisowego. Z kolei na MG 04-03 miały miejsce hydrofobizacja powierzchni ustroju nośnego na jezdni prawej, zbrojenie, szalowanie, betonowanie i pielęgnacja betonu MSS 20-19 L, układanie papy pod kapami chodnikowymi oraz układanie krawężnika na jezdni prawej, relokacja wózka WFT na jezdnię lewą, zbrojenie poprzecznic 25L i 24L, zbrojenie i szalowanie wsporników przy dylatacji w osi 13P, zbrojenie kap chodnikowych z montażem deski gzymsowej w jezdni prawej, betonowanie i iniekcja kabli poprzecznych, betonowanie i pielęgnacja betonu kap zewnętrznych 27-25P, zbrojenie i szalowanie MSS 19-18L.

Most w Kurowie w ciągu DK75

Budowa nowego mostu, zlokalizowana na odcinku DK75 pomiędzy Nowym Sączem a Brzeskiem, była konieczna z uwagi na fakt, że istniejący obiekt został wybudowany w 1943 r., a jego szerokość wynosi 7,5 m (jezdni tylko 6 m). Ponadto stan techniczny mostu określono jako zły. Umowę z wykonawcą nowej przeprawy, konsorcjum Przedsiębiorstwa



Budowa mostu w Kurowie, fot. EKSAMETR

Wielobranżowego Banimex z Będzina i Hódút (Hódmezővásárhelyi Útépítő) z Węgier, podpisano 10 czerwca 2019 r.

Nowy most o całkowitej długości 602 m i szerokości 17,18 m, zaprojektowany jako obiekt typu extradosed, będzie położony poniżej starego obiektu. Pylony wznosić będą się na ok. 33,5 m od poziomu terenu. W ramach inwestycji na odcinku 2 km zmieniony zostanie przebieg drogi krajowej nr 75 – od parkingu w Tęgoborzu do skrzyżowania w Kurowie. Most będzie miał po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Ze względu na jego konstrukcję i lokalizację możliwa będzie dobudowa drugiej jezdni z dodatkowym mostem w przyszłości. Obiekt ma być gotowy w 2023 r.



Oprac. Redakcja na podstawie materiałów GDDKiA



Most w Kurowie, wizualizacja GDDKiA

aspekt  **kprm**

www.aspekt.katowice.pl www.kprm.com.pl

PROFESJONALNI DOSTAWCY

- usług badań konstrukcji mostowych (m. in. próbnych obciążeń) – Akredytowane Aspekt Laboratorium Sp. z o.o.
- łożysk i urządzeń dylatacyjnych – KPRM Infrastruktura Sp. z o.o.



WSPÓLNE REALIZACJE

– między innymi trasa S7 tzw. Zakopianka:

- S7 odcinek I Lubień – Naprawa; Generalny Wykonawca IDS-BUD S.A.; zakres: dostawa i montaż łożysk i urządzeń dylatacyjnych oraz próbne obciążenia obiektów mostowych
- S7 odcinek III Skomielna Biała – Chabówka; Wykonawcy: SALINI IMPREGILO S.p.A./PORR S.A.; zakres: dostawa i montaż urządzeń dylatacyjnych oraz próbne obciążenia obiektów mostowych