

# Przegląd inwestycji mostowych

## Pięć estakad na podporach



Zakończyło się nasuwanie wszystkich pięciu estakad na drodze ekspresowej S3 pomiędzy Kamienną Górą a granicą państwa w Lubawce. Ich długość wynosi od 435 m do prawie 600 m. Łączna długość obiektów na tym odcinku to niemal 4,5 km, co stanowi ok. 29% całej realizowanej trasy. Prace przy jednoczesnym nasuwaniu estakad ruszyły w maju 2021 r. Technologia nasuwania podłużnego polega na budowaniu mostu segmentami, czyli przesuwanie gotowej konstrukcji mostu z wytwórni za przyczółkiem na kolejne podpory. W jednym podejściu betonuje się liczące ok. 25–30 m segmenty o konstrukcji skrzynkowej. Po związaniu betonu spręża się je, a po zwolnieniu deskowania przesuwa za pomocą specjalnego układu pras hydraulicznych na łożyskach ślizgowych w kierunku przeszkody. Do pierwszego elementu przytwierdzony jest awanbek, czyli stalowy dziób prowadzący. Jego zadaniem jest przedłużenie nasuwanej konstrukcji, najazd na łożyska znajdujące się na głowicach filarów i opieranie powstającego mostu na kolejnych filarach. Gotowe elementy każdorazowo dobetonowuje się bezpośrednio do elementu poprzedniego. Po wykonaniu wszystkich elementów, gdy most znajduje się już w ostatecznym swoim położeniu, spręża się dalsze kable wymagane dla przejścia pełnego obciążenia użytkowego.

źródło: tekst i zdjęcie GDDKiA Oddział w Wrocławiu, [www.gov.pl/web/gddkia-wroclaw](http://www.gov.pl/web/gddkia-wroclaw)

## Nowy most w Łęcznej



Lubelski Oddział GDDKiA wybrał ofertę spółki Budimex jako najkorzystniejszą w przetargu na budowę mostu w Łęcznej w ciągu drogi krajowej nr 82. Nowa przeprawa przez Wieprz

powstanie obok istniejącego obiektu z 1966 r., który jest w złym stanie technicznym. Most zostanie wybudowany po lewej stronie, jadąc od strony Lublina. Będzie szerszy od dotychczasowego. Jezdnia będzie mieć 7 m szerokości, a po obu stronach powstaną półmetrowe opaski bezpieczeństwa oraz ciągi pieszo-rowerowe. Nowy obiekt będzie też miał lepsze parametry użytkowe. Konstrukcja mostu będzie przystosowana do obciążeń do 50 t. Dzięki budowie w nowej lokalizacji zmniejszy się też liczba kolizji z istniejącymi sieciami kanalizacyjnymi i wodociągowymi w trakcie prowadzenia prac, a oś drogi oddali się od zabudowy mieszkalnej. Podpisanie umowy planowane jest w pierwszej połowie 2022 r. Wykonawca będzie miał 23 miesiące na zrealizowanie inwestycji od daty jej podpisania. Stary obiekt posłuży jako most objazdowy na czas prowadzonych robót i zostanie rozebrany po oddaniu do użytku nowej przeprawy.

źródło: tekst i zdjęcie GDDKiA Oddział w Lublinie, [www.gov.pl/web/gddkia-lublin](http://www.gov.pl/web/gddkia-lublin)

## Przebudowa mostów na linii Opole Główne – Opole Zachodnie



Między Opolem Głównym a Opolem Zachodnim PKP PLK realizuje prace na trzech mostach – przez Młynówkę, Odrę i kanał ulgi. Nad Młynówką wykonawca zdemontował już trzy stare przęsła pod jednym torem. Teren jest zabezpieczony do dalszych prac. Na moście kończą się tory stacyjne i przebudowa obiektu jest ściśle połączona z pracami torowymi na stacji. Przy mostach kolejowych przez Odrę kolejny etap prac wymaga zaangażowania specjalistycznego sprzętu. Dźwigi i betoniarki obsługują budowę po obu stronach rzeki. Wykonane są nowe przyczółki. Powstają nowe podpory. Po przebudowie kolejowych przepraw przez Odrę pociągi będą jeździły dwoma nowymi mostami. Przewidziano miejsce na budowę w przyszłości dodatkowej przeprawy. Most przez kanał ulgi przejdzie generalny remont, m.in. podpory będą wzmocnione żelbetowym płaszczem. Wykonawca rozebrał już konstrukcję przeprawy w miejscu jednego toru. Zabezpieczane są wykopy. Zaczęły się prace przy podporach.

źródło: tekst PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zdjęcie A. Hempel, [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

Zawsze więcej  
na >>>



budownictwo  
inżynieryjne.pl

