

Most na Nogacie przejezdny

Utworzono: wtorek, 04, październik 2016 10:30



Nowa przeprawa przez Nogat w Malborku została oddana do użytku kierowcom, a stary most jest zamknięty na czas rozpoczynającej się modernizacji drogi. Całe zadanie polegające na budowie mostu wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych 22 i 55 (w tym również dojazdów do starego mostu) zgodnie w planem zakończy się po przeprowadzeniu prac archeologicznych na Placu Słowiańskim i Alei Rodła. Wartość inwestycji to 70 mln zł brutto.

Umowę między GDDKiA i wykonawcą, firmą STRABAG, podpisano w kwietniu 2015 roku. Obejmowała ona rozbudowę odcinka drogi krajowej 22 o długości ok. 1,8 km (od ul. Tczewskiej do Placu Słowiańskiego) do dwóch jezdni oraz budowę przeprawy o długości 178,8 metrów w ciągu tej drogi. Przewidywała także rozbudowę skrzyżowań, ścieżek rowerowych i chodników, przystanków autobusowych i poprawę odwodnienia drogi oraz kanalizację.

Nowo wybudowany most przez Nogat to obiekt o przekroju 3 belkowym, 5 przęsłowym, podpartym na 6 podporach w tym trzech znajdujących się w korycie rzeki.

Pomost budowano w technologii nasuwania podłużnego. Polegało to na wykonywaniu kolejnych sekcji przęseł mostu na stanowisku do nasuwania, znajdującym się za skrajną podporą od strony Tczewa. Segmenty betonowano w szalunku stacjonarnym, a następnie, po osiągnięciu przez beton wymaganej wytrzymałości oraz po sprężeniu wewnętrznych kabli, wysuwano sekcję, by zrobić miejsce dla kolejnej. W ten sposób wykonano i nasunięto 9 segmentów ustroju nośnego.

Na wykonanej płycie pomostu zastosowano nowoczesną izolację natryskową typu MMA wykonywaną na zimno, opartą na technologii żywic metakrylanu metylu. Nasunięcie podłużne obiektu w technologii przeznaczonej dla ustrojów skrzynkowych w przekroju poprzecznym było największym wyzwaniem. Wymagało nasunięcia przęseł o konstrukcji belkowej z usztywniającymi poprzecznicami podporowymi i przęsłowymi.

Już prace przygotowawcze wymagały badań pod kątem zalegania w podłożu

Most na Nogacie przejezdny

Utworzono: wtorek, 04, październik 2016 10:30

gruntów słabonośnych, po to, by dobrać najwłaściwszą technologię wzmocnień podłoża. Było to konieczne, ponieważ budowa miała być prowadzona w starym dorzeczu Wisły, czyli na terenie o bardzo zróżnicowanym układzie warstw ziemnych. Badania te spowodowały zmianę wzmocnień podłoża pod konstrukcją drogi oraz zwiększenie zakresu wzmocnień kolumnami betonowymi. Dlatego też, prace budowlane z pełną mocą rozpoczęły się dopiero we wrześniu 2015 roku. W ich trakcie wykonawca musiał między innymi uporać się z zapadaniem się istniejącego już nasypu drogowego oraz z odkryciami archeologicznymi.

Źródło: Strabag