

Mosty na Widawie i Ławie (S5) niemal gotowe

Utworzono: środa, 05, kwiecień 2017 09:25



Dobiegła końca budowa 750-metrowego mostu nad Widawą w ramach powstającej drogi ekspresowej S5. Wszystkie segmenty obiektów mostowych zostały nasunięte na podpory, wykonano też końcowy styk montażowy. W rejonie Wiszni Małej kończy się natomiast proces nasuwania mniejszego mostu - nad rzeką Ławą.

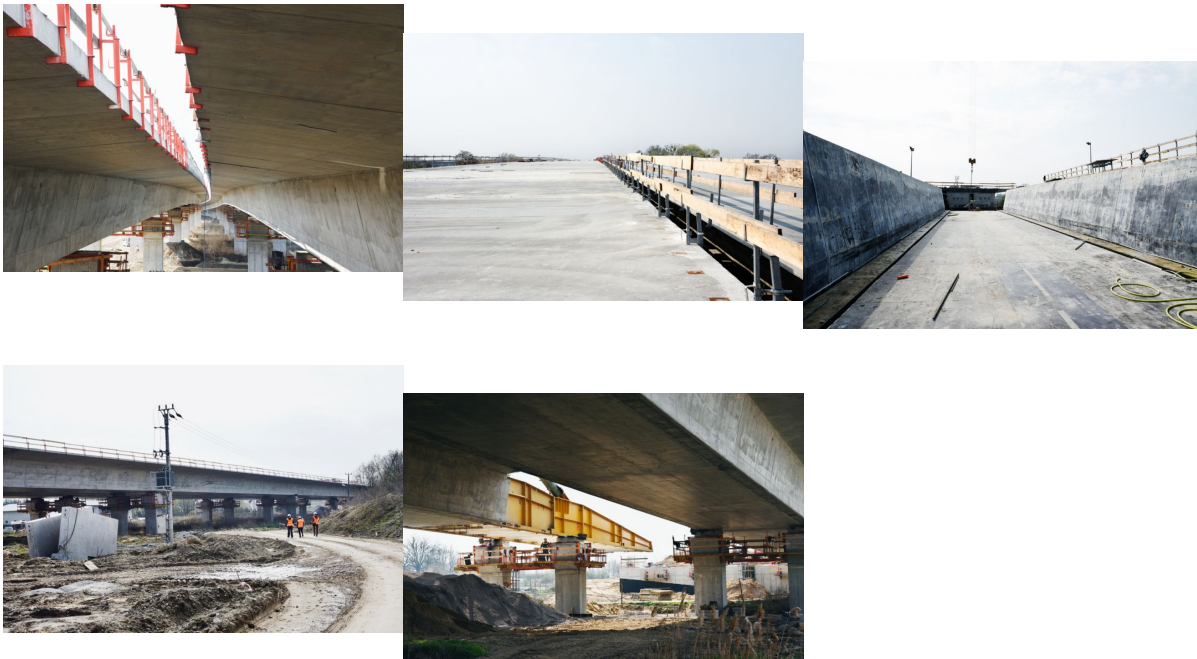
Oba mosty to ważne obiekty inżynieryjne realizowane przez firmę Astaldi, wykonawcę trzeciego odcinka powstającej drogi S5 (przed węzłem Trzebnica do węzła Wrocław Północ). Choć budowane były według takiej samej technologii nasuwania podłużnego, różnią się przede wszystkim wielkością. Most nad Widawą, w związku z rozciągającymi się wokół rzeki terenami zalewowymi oraz przebudowanym systemem wałów przeciwpowodziowych, musi mieć odpowiednią długość. Stąd aż trzynaście przęseł i 750 metrów długości. Każda z dwóch jezdni powstała z 26 betonowych segmentów (odcinków budowlanych) ważących po 1000 ton, nasuwanych zarówno od strony Wrocławia po lekkim łuku, jak i od Poznania po prostej. Natomiast obiekt w Wiszni Małej ma pięć przęseł i ok. 260 metrów długości. Przebiega nad niewielką rzeczką Ławą oraz lokalną drogą prowadzącą do Strzeszowa. Każda z dwóch jezdni jest zbudowana z dziewięciu segmentów, a cały ustrój nośny nasuwano tylko od strony Poznania.

Na moście nad Widawą zakończyły się ostateczne prace związane z procesem nasuwania obiektu, rozpoczętym w styczniu 2016 r. Na początku grudnia ostatni segment znalazł się na swoim miejscu – podczas końcowego nasuwania cały ciężar przesuwanej od strony Poznania konstrukcji wynosił łącznie aż 32 tys. ton. W procesie nasuwania wykorzystano specjalne siłowniki hydrauliczne oraz łożyska ślizgowe. Kończącym etapem robót inżynierskich było wykonanie styku montażowego – połączenia między elementami nasuniętymi od strony Wrocławia oraz Poznania. Robotnicy montowali szalunki zworników nitki prawej i lewej, a kluczową rolę odgrywała regulacja wysokościowa segmentów, wymagająca wielkiej precyzji (i niemożliwa do wykonania podczas panujących jeszcze w lutym mrozów). Oczywiście most nad Widawą potrzebuje wielu prac wykończeniowych, m.in. wyposażenia go w kapy chodnikowe, płyty przejściowe, odwodnienie, bariery ochronne czy balustrady, a na końcu – w nawierzchnię drogową. Natomiast przy

Mosty na Widawie i Ławie (S5) niemal gotowe

Utworzono: środa, 05, kwiecień 2017 09:25

przeprawie nad Ławą wykonawca powoli zbliża się do końca całego procesu: w pierwszym tygodniu kwietnia zakończy się nasuwanie ostatnich segmentów mostu.



Każdy z mostów będzie miał po dwa pasy ruchu w obu kierunkach oraz pasy awaryjne (od zewnątrz), a także zapasowy trzeci pas na obu jezdniach od strony pasa rozdziału (od wewnątrz) - na wypadek ewentualnej przyszłej rozbudowy drogi ekspresowej S5.

Astaldi buduje około 20-kilometrowy odcinek drogi S5 od Marcinowa do węzła Wrocław Północ, który jest częścią dolnośląskiego fragmentu trasy Korzeńsko-Wrocław. Jest to ważny szlak komunikacyjny ułatwiający kierowcom dojazd do Poznania, ale także poprawiający płynność ruchu lokalnego. Gotowy odcinek zostanie oddany do użytku pod koniec 2017 roku.

Źródło: Astaldi