

# Toruński wiadukt przeszedł test obciążeniowy

Utworzono: piątek, 29, marzec 2019 12:43

---



Cztery ciężarówki, 128 ton, obciążenie statyczne - tak wyglądała próba obciążeniowa na wiadukcie południowym, który powstał w ramach przebudowy ul. Łódzkiej na odcinku od Lipnowskiej do Zdrojowej.

Obiekt zapewni bezkolizyjny przejazd nad torami kolejowymi. Wraz z drogami dojazdowymi ma 40,5 m długości i 6,2 m wysokości w najwyższym miejscu (od główki szyny). Jego szerokość całkowita wynosi 14,7 m.

Wiadukt składa się z jednego przęsła i dwóch podpór. Do jego budowy zużyto łącznie 493 m<sup>3</sup> betonu i 67 tys. kg stali.

- Obciążenie obiektu miało charakter statyczny. Na obiekt wjechały 4 ciężarówki, każda z nich o masie całkowitej 32 tony. Obciążenie statyczne prowadzone było dla jednego schematu ustawienia obciążenia próbnego, przewidzianego w opracowanym wcześniej projekcie technologicznym - mówi Krzysztof Futro, kierownik budowy z ramienia PBDI S.A.

# Toruński wiadukt przeszedł test obciążeniowy

Utworzono: piątek, 29, marzec 2019 12:43

---



# Toruński wiadukt przeszedł test obciążeniowy

Utworzono: piątek, 29, marzec 2019 12:43

---

Podczas badań statycznych prowadzone były pomiary ugięć najbardziej wyężonych konstrukcji przęseł oraz pomiary osiadania podpór. Pomiary wykonane zostały przez jednostkę naukowo-badawczą (posiadającą odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania tego rodzaju badań) z wykorzystaniem specjalistycznej aparatury pomiarowej. Z pomiarów wynika, że wiadukt przeszedł próbę pomyślnie.

Próby obciążeniowe to ostatnie testy przed uzyskaniem stosownych zezwoleń i dopuszczeniem obiektu do użytkowania. - Ten etap też jest pracochłonny, ponieważ musimy uzyskać pozwolenia od wielu instytucji od Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego, Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska. PKP PLK, Straży Pożarnej, Policji - dodaje Futro.



# Toruński wiadukt przeszedł test obciążeniowy

Utworzono: piątek, 29, marzec 2019 12:43

---



Najtrudniejszym etapem przy budowie wiaduktu były prace na torami kolejowymi. Wymagało to użycia specjalnego dźwigu o nośności 260 ton i uzgodnień z PKP, co do harmonogramu prac. Większość prac montażowych była prowadzona nocą, aby zminimalizować przerwy w ruchu pociągów, przy wyłączonej trakcji elektrycznej i w przerwach pomiędzy kursowaniem pociągów.

Źródło: MZD w Toruniu