


Janusz SZELKA  
Kazimierz BŁASZCZYK  
Anna MIĄSKIEWICZ  
Paweł MIĄSKIEWICZ  
Krzysztof HOŁOWNIA



# TECHNOLOGICZNY MOST SKŁADANY PRZEZ ODRE

## W CIĄGU AUTOSTRADOWEJ OBWODNICY WROCŁAWIA

### 1. WPROWADZENIE

Autostradowa Obwodnica Wrocławia /OAW/ o długości prawie 27 km, jest ważnym elementem planowanego układu komunikacyjnego naszego miasta, gdyż wraz z budowaną obecnie Drogą Wojewódzką /Bielany – Łany – Długołęka/ stanowić będzie zewnętrzną trasę tranzytową dla ruchu samochodowego.

AOW przekracza Odrę w miejscu stopnia wodnego Rędzin, nad którym budowany jest most autostradowy o łącznej długości 1742 m, którego dwa przęsła główne po 256 m każde podwieszane będą na jednym pylonie. Każda z dwóch osobnych jezdni mostu autostradowego posiadać będzie po cztery pasy ruchu.

Biorąc pod uwagę ogrom prac związanych z budową mostu autostradowego, a szczególnie głównego o długości 612 m i pylonu o wysokości 122 m, podjęto decyzję o budowie tymczasowego mostu technologicznego o odpowiedniej nośności, który zapewniłby przejazd po nim ciężkiego sprzętu i środków transportowych do miejsca budowy tego ważnego obiektu.

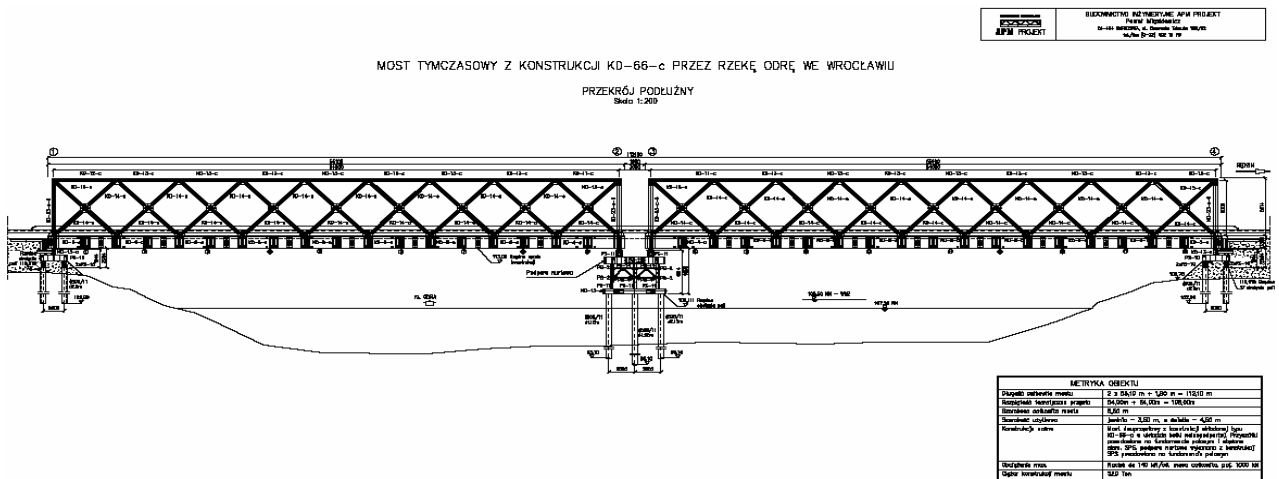
Przed projektantami i wykonawcami mostu tymczasowego postawiono trzy zasadnicze kryteria:

- 1) nośność mostu musi zapewnić przejazd pojazdów o masie całkowitej 100 ton i nacisku do 140 kN/oś;
- 2) krótki czas budowy mostu przez Odrę, który powinien być posadowiony możliwie blisko osi obiektu głównego;
- 3) szybki i całkowity demontaż przeprawy tymczasowej w nakazanym terminie.

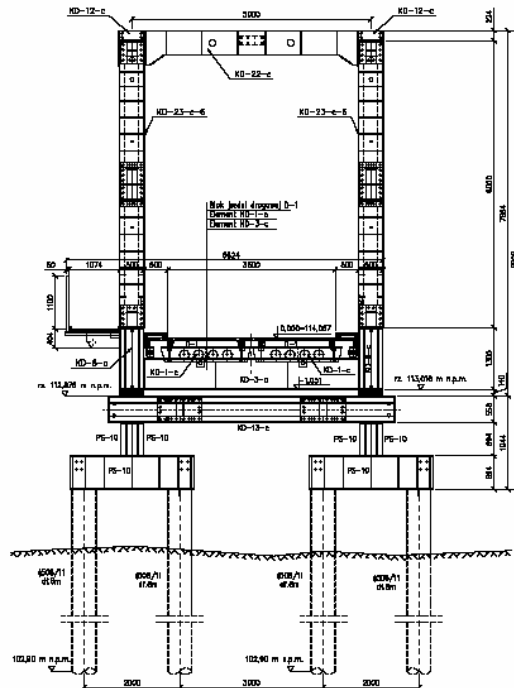
Przy powyższych kryteriach za celowe uznano wykorzystanie konstrukcji składanych, które już niejednokrotnie zapewniały ciągłość komunikacyjną jako mosty objazdowe. W tym przypadku, aby zapewnić tak dużą nośność mostu zastosowano konstrukcje składane z mostu kolejowego KD-66-c, które w ubiegłym roku były użyte także do budowy podpór montażowych przy budowie nurtowego przęsła łukowego w Puławach o długości 212 m.

## 2. MOST TYMCZASOWY PRZEZ ODRE WE WROCLAWIU Z KONSTRUKCJI KD-66-c

Projektantami mostu są Anna i Paweł Miąskiewiczowie z firmy Budownictwo Inżynieryjne APM Projekt z Warszawy. Most technologiczny o długości 112,10 m składa się z dwóch wolnopodpartych przęseł po 54,0 m każda, opartych symetrycznie na trzyrzędowej podporze składanej SPS, posadowionej na ruszcie palowym. Ze względu na zadania jakie ma spełniać ten most, posadowiony został w odstępie 25,0 m od mostu głównego, równolegle do jego osi. Przekrój podłużny i poprzeczny mostu zaprezentowano na poniższych rysunkach.



**PRZEKRÓJ POPRZECZNY.**  
Skala 1:50



Przeprawę mostową zbudowało i oddało do użytku jesienią ubiegłego roku Przedsiębiorstwo Budownictwa Inżynieryjnego EXKom MS sp. z o.o. z Warszawy pod kierownictwem jej Prezesa mgr. inż. Kazimierza Błaszczyka. Niektóre etapy budowy przedstawiono poniżej.



### 3. PODSUMOWANIE

Przedstawione w niniejszym artykule wykorzystanie elementów składowych do budowy przęsła i podpór mostu technologicznego o tak dużej nośności, daje podstawę do twierdzenia, że w dobie dynamicznie rozwijającej się sieci infrastruktury drogowej w Polsce, dofinansowywanej w dużej mierze przez Unię Europejską, mosty składane ze względu na prostotę konstrukcji i duże tempo montażu, będą coraz częściej stosowane przy budowie podobnych obiektów mostowych.

Mając powyższe czynniki na uwadze, mój dyplomant Krzysztof Hołownia z Instytutu Budownictwa Uniwersytetu Zielonogórskiego w swojej pracy magisterskiej w czerwcu b.r. przedstawi perspektywy rozwoju konstrukcji składanych, a także zaprezentuje różnorodne możliwości ich wykorzystania, wraz z projektem kładki dla pieszych dla mieszkańców Zielonej Góry.