

Referencje

Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK MOSTY S.C. Sławomir Biegański, Jerzy Broś, Roman Höffner, 53-137 Wrocław, al. Wiśniowa 36a wykonało dla potrzeb Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu „Projekt budowlano-wykonawczy przebudowy mostu Piastowskiego przez rzekę Odre w ciągu ul. Katedralnej w Opolu

Jest to most dwuprzęsłowy, położony nad głównym korytem rzeki Odry. Most posiada dwa przęsła o podobnej konstrukcji, różniące się rozpiętością. Przęsło nad nurtem rzeki ma rozpiętość teoretyczną 58,50 m, przęsło nad terenem zalewowym 50,20 m. Dźwigary główne to blachownice pełnościennie wzmocnione łukami parabolicznymi, tzw. belki systemu Langerera.

Obiekt, wybudowany w 1963 roku, zaprojektowany został bardzo oszczędnie i tylko na III klasę obciążenia (10 ton). Most znajduje się obecnie w złym stanie technicznym.

Stalowa konstrukcja nośna wykonana została niedokładnie i niestarannie (wady połączeń spawanych elementów łuku, belek głównych, poprzecznic).

Niewystarczająca nośność obiektu, odpowiadająca obciążeniu klasy D, uniemożliwiła prowadzenie ruchu pojazdów komunikacji miejskiej i samochodów ciężarowych obsługujących ten rejon.

Projekt budowlany został poprzedzony opracowaniem koncepcji przebudowy mostu. Projekt koncepcyjny wzmocnienia konstrukcji opracowano wariantowo w zależności od zakresu wzmocnienia:

- Wariant I – wzmocnienie jezdni do nośności opowiadającej klasie C PN-85/S-10030.
- Wariant II – wzmocnienie jezdni do nośności opowiadającej klasie B PN-85/S-10030.

Do dalszego opracowania, na etapie projektu budowlanego, władze miasta Opoli i Inwestor wybrali wariant I. Zadecydowały o tym mniejsze koszty i krótszy czas realizacji przebudowy mostu, krótsze okresy zamknięcia ruchu drogowego na obiekcie, mniejsza ingerencja w istniejącą konstrukcję mostu.

W opracowanym projekcie budowlano-wykonawczym na szczególną uwagę zasługuje sposób wzmocnienie dźwigarów głównych przęseł - blachownic stalowych sprężonymi kablami. Każda belka główna przęsła zostanie wzmocniona dwoma kablami, usytuowanymi symetrycznie względem środka w rozstawie 300mm i mimośrodkowo względem osi obojętnej, odpowiednio - $e=200\text{mm}$ dla przęsła nurtowe i $e=170\text{mm}$ dla przęsła zalewowego.

Wzmocnienie i naprawa pozostałych stalowych elementów jezdni mostu wykonana będzie przez zwiększenie ich przekroju - dodanie nakładek.

Zaprojektowano również przebudowę konstrukcji chodników o szerokości 1,40m do szerokości 2,50m z wykorzystaniem (pozostawieniem) istniejących wsporników. Poszerzone, obustronne chodniki spełniać będą funkcję chodników dla pieszych i jednostronnych ścieżek rowerowych.

Projekt wykonano w terminie, zgodnie z warunkami umownymi. Na wyróżnienie zasługuje wnikliwość i staranność opracowania. Zespół autorski wykazał się dużą wiedzą i zawodowym doświadczeniem. Projekt wykonano w technice komputerowej. Współpraca z BPK MOSTY układała się bez zastrzeżeń.

Z-ca DYREKTORA

mgr inż. Piotr Rybczyński