

BKP MOSTY S.C. Wrocław
ul. Wiśniowa 36a
53-137 Wrocław

Skanska S.A.

Siedziba ul. Gen. J. Zajączka 9
01-518 Warszawa, Polska
Tel. +48 22 561 30 00
Fax +48 22 561 30 01

Adres do korespondencji:

Skanska S.A. Oddział Budownictwa Drogowego-Mostowego we Wrocławiu

Siedziba ul. Braniborska 38/40
53-680 Wrocław, Polska
Tel. +48 71 358 31 86
Fax +48 71 358 31 76
Web www.skanska.pl
E-mail info@prdm.skanska.pl

L.dz. DPg/031/09

Wrocław 09.03.2009 r.

REFERENCJE

BKP MOSTY S.C. Wrocław wykonała w IV kwartale 2008r. jako podwykonawca firmy Biprogeo-Projekt Sp. z o.o. dla firmy Skanska S.A. Oddział Budownictwa Drogowo – Mostowego we Wrocławiu projekty budowlane dwóch wiaduktów drogowych nad liniami kolejowymi w ramach projektu „Budowy Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu – Etap I”.

Wiadukt WD-1 przekracza dwutorową magistralę kolejową nr 271 (E 59) Wrocław – Poznań w km 8+347 tej linii, wiadukt TK-1 przekracza linię kolejową nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice w km 27+324 (szlak Wrocław Sołtysowice – Wrocław Osobowice).

BKP MOSTY S.C. opracowała projekty w terminie, spełniając wymogi techniczne i jakościowe określone w warunkach umownych. Projekt „Budowy Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu – Etap I”, został zatwierdzony przez Wojewodę Dolnośląskiego, który decyzją nr I-D-30/09 z dnia 20 lutego 2009r. udzielił na rzecz Gminy Wrocław pozwolenia na budowę.

W chwili obecnej BKP MOSTY S.C. opracowuje projekty wykonawcze tych obiektów.

Wiadukt WD-1 jest konstrukcją pięcioprzęślową, opartą na dwóch przyczółkach słupowych z okładziną betonową kotwioną w gruncie nasypu i czterech filarach wielosłupowych. Konstrukcje podpór i przęseł wiaduktu są oddzielne dla poszczególnych jezdni trasy obwodnicy.

Obiekt zaprojektowano jako ustrój z płytą uciągającą, sprzężony, 5-cioprzęśłowy. Wiadukt położony jest w łuku i skosie lewym. Kąt skosu podpór jest zmienny w zakresie 34÷51°. Podpory wiaduktu usytuowane są równolegle do osi linii kolejowej Wrocław – Poznań oraz projektowanej trasy drogowej do Obornik Śląskich. Przęsła i podpory pośrednie wiaduktu są oddzielnymi konstrukcjami dla poszczególnych jezdni drogowych. Przęsła wiaduktu są konstrukcjami belkowymi – wielodźwigarowymi. Przęsła jezdni wschodniej i zachodniej różnią się przekrojem poprzecznym z uwagi na znaczne zróżnicowanie szerokości chodników zewnętrznych. Dźwigary przęseł stanowią prefabrykaty strunobetonowe z betonu klasy B50, o przekroju dwuteowym typu IG 1400, usytuowane w rozstawie nominalnym 2.00m. Belki główne przęseł są zwieńczone monolityczną płytą. Podpory wiaduktu posadowione są bezpośrednio

Dane geometryczne obiektu :

- długość obiektu w osi łożysk na przyczółkach (mierzone po łuku):
 - w osi jezdni wschodniej - 123,858m
 - w osi jezdni zachodniej - 119,810m

- rozpiętości teoretyczne poszczególnych przęseł (mierzone po łuku):
 - w osi jezdni wschodniej - 26,040m+26,255m+26,125m+27,648m+17,790m
 - w osi jezdni zachodniej - 24,610m+25,135m+25,813m+26,865m+17,387m
- szerokość całkowita przęseł w jezdni wschodniej - 14,20m
- szerokość całkowita przęseł w jezdni zachodniej - 10,96m
- szerokość jezdni drogowej - 7,00m
- szerokość chodnika i ścieżki rowerowej w jezdni wschodniej: 2,00m+2,00m
- szerokość wolnej przestrzeni pomiędzy przęsłami - 2,05÷2,35m.

Wiadukt TK-1 jest obiektem jednoprzęsłowym, wolnopodpartym, sprężonym. Wiadukt położony jest na odcinku krzywej przejściowej jezdni drogowych, w skosie prawym 57°. Konstrukcja przęseł jest oparta na dwóch przyczółkach słupowych z okładziną betonową kotwioną w gruncie nasypu.

Przęsła i podpory wiaduktu są oddzielnymi konstrukcjami dla poszczególnych jezdni drogowych. Przęsła wiaduktu są konstrukcjami belkowymi - wielodźwigarowymi. Dźwigary przęseł stanowią prefabrykaty strunobetonowe z betonu klasy B50, o przekroju dwuteowym typu IG 1400, usytuowane w rozstawie nominalnym 2,00m (zmienna szerokość jezdni na długości obiektu powoduje, że belki usytuowane są „wachlarzowo”). W jezdni wschodniej przęsła są 10-dźwigarowe, a w jezdni zachodniej 7-dźwigarowe. Belki główne przęseł są zwieńczone monolityczną płytą pomostową grubości 23 cm z betonu klasy B40.

Przyczółki wiaduktu posadowione są bezpośrednio.

Podstawowe parametry geometryczne wiaduktu:

- długość całkowita obiektu z uwzględnieniem skosu wynosi 36m.
- rozpiętości teoretyczne poszczególnych dźwigarów przęseł:
 - w jezdni wschodniej: 23,806m - 25,836m,
 - w jezdni zachodniej: 24,606m - 26,636m,
- szerokość całkowita przęseł w jezdni wschodniej: 20,331m - 21,366m,
- szerokość całkowita przęseł w jezdni zachodniej: 14,320m - 15,704m

Z poważaniem

Pełnomocnik
Skanska S.A.

Bogdan Rytwiński