



Most w Rogalinku

Wybudowany most to pięcioprzęsłowa przeprawa o najwyższej klasie nośności „A” (obciążenia taborem samochodowym 50 ton i pojazdem STANAG 150).

Most nad rzeką Wartą ma długość 315 m i zlokalizowany jest w otulinie Wielkopolskiego Parku Narodowego oraz w obszarze Natura 2000.

Część obiektu nad terenem zalewowym to konstrukcja o przekroju belkowym sprężonym. Konstrukcja przęsła nurtowego o długości 100 mb oraz dwóch przęseł sąsiednich po 50 m została zaprojektowana o przekroju skrzynkowym sprężonym, a wykonana w technologii betonowania nawisowego.

W Polsce w tej technologii buduje się zaledwie 2-3 obiekty rocznie, a w Skanska posiadamy doświadczenie oraz kompetencje w tym zakresie. Nowy most o lepszych parametrach użytkowych i walorach estetycznych zwiększa komfort jazdy i znacznie podnosi poziom bezpieczeństwa kierowców, rowerzystów oraz pieszych, a także pozwala sprawniej przemieszczać się w ramach aglomeracji poznańskiej.

Projekt: Budowa nowego mostu w Rogalinku
Lokalizacja: Rogalinek k. Poznania, gm. Mosina, woj. wielkopolskie
Inwestor: Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu
Generalny wykonawca: Skanska SA
Długość obiektu: 315 m
Czas trwania budowy: lipiec 2020 - grudzień 2022
Nagrody: „Buduj bezpiecznie” 2022 – Państwowa Inspekcja Pracy, inspektorat w Poznaniu
Wartość prac: 63,2 mln PLN brutto

SKANSKA



Roboty rozbiórkowe

Rozbiórkę poprzedziła inwentaryzacja obiektu, gdyż nie istniała pierwotna dokumentacja starego mostu. Przed przystąpieniem do prac powstał model obliczeniowy, symulujący przeprowadzenie prac rozbiórkowych. Prace rozbiórkowe odbyły się w kilku etapach z uwagi m.in. na ochronę gniazd ptasich oraz bezpieczeństwo prowadzenia prac. Momentem kulminacyjnym było kontrolowane zrzucenie kraty przęsłowej do rzeki Warta, a następnie pocięcie jej i wyciągnięcie na brzeg przy pomocy dźwiga 350 ton.



Posadowienie obiektu

Pierwotnie zaprojektowano posadowienie obiektu na palach żelbetonowych wielkośrednicowych. Ze względu na położenie na terenie zagrożonym powodzią oraz w obszarze oddziaływania Wielkopolskiego Parku Narodowego, zaproponowaliśmy rozwiązanie szybsze i korzystniejsze w postaci wykonania pali Franki NG. Wykonano 113 pali o łącznej długości 911 m.



Estakada najazdowa

Na konstrukcję nośną mostu składają się dwa rodzaje dźwigarów – w części zalewowej sprężony dźwigar płytowo-belkowy o zmiennej wysokości, w części nurtowej jednokomorowy sprężony dźwigar skrzynkowy. Najdłuższe przęsło - nurtowe - ma rozpiętość teoretyczną 100 m, zaś przęsła zalewowe są o rozpiętościach: 45 m dla dźwigara płytowo-belkowego i 50 m dla dźwigara skrzynkowego. W trakcie realizacji zaproponowaliśmy zmianę technologii wykonania środkowej części ustroju nośnego przęsła nurtowego, co pozwoliło na pokonanie rzeki bez konieczności ingerencji w jej brzegi i nurt.



Zakres drogowy

Obejmował wykonanie ok. 770 m jednojezdniowej dwupasowej drogi klasy G, w ciągu drogi wojewódzkiej nr 431, oraz 3 dróg dojazdowych do obsługi przyległego terenu. Objętość zrealizowanych robót ziemnych wyniosła ok 33 tys. m³ wykonanego nasypu. Konstrukcja ciągu głównego wykonana została w technologii bitumicznej – warstwa ścieralna SMA grubości 4 cm w ilości ok. 7800 m kw., warstwa wiążąca grubości 6 cm w ilości ok. 5500 m kw. oraz podbudowa z betonu asfaltowego gr. 10 cm w ilości ok. 5500 m kw. Zakres nawierzchni obejmował również wykonanie ok. 3500 m kw. ciągu pieszo-rowerowego o nawierzchni z kostki betonowej.

SKANSKA

