



Otwarcie wiaduktu na ulicy Centralnej

2014-12-02 13:42:03

W dniu 28 listopada (piątek) punktualnie godzinie 15:00, pierwsze samochody przejechały nawierzchnią nowego wiaduktu nad torami kolejowymi. Tak więc po rocznym cyklu budowy, zakończyły się uciążliwe postoje na rogatkach objazdu tymczasowego. Budowa wiaduktu była stale „kontrolowana” przez mieszkańców gminy, którzy wnosili do UG wiele pytań i wątpliwości. Warto więc rozwiązać niektóre z nich.

Porównanie parametrów obiektu starego i nowego:

| Parametr techniczny | „Stary” wiadukt | „Nowy” wiadukt |
|--------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Długość całkowita | 189,20 m | 94,00 m |
| Długość ustroju nośnego | 187,20 m | 84,00 m |
| Rozpiętość przęsła | od 12,9 do 14,75m | 15,00 do 18,00m |
| Szerokość całkowita | 11,40m | 13,58 m |
| Szerokość jezdni | 2 x 3,50 = 7,00m | 2 x 3,65 = 7,30m |
| Szerokość użytkowa chodnika | 2 x 1,90 = 3,80m | 2,00 m |
| Szerokość użytkowa ścieżki rowerowej | - | 2,00 m |
| Pas balustrady zewnętrznej | 2 x 0,30 = 0,60 m | 2 x 0,28 = 0,56 m |
| Pas barier ochronnych | - | 2 x 0,86 = 1,72 m |
| Wiatok nad górką szyn | 5,45 m | 5,60 m |

Analiza powyższych parametrów technicznych obiektu wskazuje, że zarówno jezdnie, chodnik oraz ścieżka rowerowa są szersze w nowym wiadukcie, który w stosunku do „starego” zawiera ponadto dodatkowe udogodnienia i zabezpieczenia dla użytkowników ruchu.

Ustrój nośny starego wiaduktu stanowiły belki strunobetonowe typu „Płońsk”, a w nowym rozwiązaniu zastosowano sprężone prefabrykowane belki typu „Kujan”, zespolone monolitycznie z płytą żelbetową.

Elementem wyróżniającym „nasz” wiadukt od podobnych obiektów tego typu, jest zastosowanie elementów ścian zamykających nasyp o fakturze naturalnych „odłamów” skalnych. To rozwiązanie nie będzie stosowane w innych obiektach ze względu na znacznie podwyższony koszt prefabrykatów. Warstwę zewnętrzną tych elementów pokryto kilkoma powłokami preparatu „antygraffiti”.

Jednym z wniosków mieszkańców którego nie udało się wdrożyć, było oznakowanie poziome objazdu tymczasowego; utrzymujący się ciągle znaczny ruch drogowy i niemożliwość jego czasowego skierowania na inny objazd, wykluczyło taką możliwość.

Wątpliwości wzbudza usytuowanie przejść poprzecznych dla rowerów; wielu obserwatorów przewiduje możliwość dojścia do zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, ponieważ przejścia są położone jeszcze na pochylem zjazdu z wiaduktu. Ten element będziemy uważnie obserwować, gdyż na tym etapie trudno wnioskować lub proponować rozwiązania alternatywne.

Pojawiły się też pytania czy „schody techniczne” będą mogli użytkować piesi. Tu odpowiedź jest jednoznaczna; nie mają one parametrów wymaganych do powszechnego użytku i służyć będą wyłącznie służbom technicznym do dojścia w strefę łożyskowania konstrukcji nośnej.

Cała inwestycja została zrealizowana na podstawie projektu opracowanego przez PROMOST - Wisła Sp. z o.o., a głównym projektantem jest mgr inż. Barbara Śliwka.

Generalnym wykonawcą był polski oddział portugalskiej firmy „MOTA-ENGIL z siedzibą w Krakowie. Funkcje kierowników budowy pełnili kolejno: Mariusz Grzyb, Jacek Matyga, Marcin Braś, a fazę wykończeniową prowadzili Alfred Referda i mistrz Bogdan Trojan. Funkcję inspektora nadzoru z ramienia inwestora - Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach, pełnił mgr inż. Jarosław Kalinik. Całkowita wartość inwestycji zamknęła się kwotą 12,8 mln zł

Rzadko się zdarza by nasi mieszkańcy otwarcie chwalili budowlanców w czasie robót, a tak właśnie było w tym przypadku. Urząd Gminy informuje, że w najbliższym czasie przekaże w imieniu lokalnej społeczności podziękowanie na ręce dyrektora ZDW w Katowicach, za sprawne przeprowadzenie inwestycji. Kobiórzanie są wymagający ale potrafią też docenić „dobrą robotę”.

JM







INTERNETOWY SERWIS INFORMACYJNY

URZĄD GMINY KOBIOR



Dziękujemy za odwiedziny i zapraszamy ponownie

[bezpośredni link do strony www](#)