

Z Białegostoku do Warszawy w 100 minut

Szybciej i bezpieczniej



WS-15, S8

Droga krajowa nr 8 to istotny element infrastruktury drogowej zarówno w Polsce, jak i sieci dróg o znaczeniu międzynarodowym. Trwająca rozbudowa odcinka Warszawa-Białystok ma za zadanie dostosować tę trasę do parametrów drogi ekspresowej, a tym samym poprawić obecnie trudną sytuację transportową, jak również polepszyć komfort i bezpieczeństwo kierowców. Zakres przedsięwzięcia obejmuje drogę krajową nr 8 od Wyszkowa do Jeżewa w podziale na odcinki: Wyszów – Ostrów Mazowiecka, Ostrów Mazowiecka – Za-

ty nad mostami, wiaduktami, kładkami dla pieszych i przejściami dla zwierząt, na większości których Palisander jest dostawcą rozwiązań szalunkowych. Technika i technologia wznoszenia oraz specjalne wymagania co do estetyki obiektów inżynierskich – to główne czynniki mające wpływ na różnorodność i charakterystykę realizowanych odcinków.

Wyróżniającym się pod względem konstrukcyjnym i wykonawczym jest wiadukt WS-15 znajdujący się na odcinku Wyszów – Ostrów Mazowiecka. To obiekt dwujezdniowy,



WD-9, obwodnica Marek

mbrów i ostatni Zambrów – Jeżewo. Dodatkowym elementem wchodzącym w zakres prac związanych S8 jest budowa obwodnicy Marek. Celem tej inwestycji jest przeniesienie ruchu tranzytowego z istniejącej drogi krajowej nr 8 przebiegającej przez Warszawę. Łącznie na odcinku Warszawa – Białystok w budowie jest ponad 120 km trasy szybkiego ruchu. Wśród kilkudziesięciu powstających obiektów inżynierskich trwają robo-

o jezdniach rozdzielonych jako dwie równoległe konstrukcje: WS-15P i WS-15L, przebiegający nad istniejącą drogą powiatową. Projekt zakładał trójprzęstową konstrukcję płytowo-belkową kablobetonową, do wykonania której posłużyły skratowane ramami podpory wysokonośne MEP. Projekt obiektu przewidywał w przekroju poprzecznym 4 belki nośne dla każdej nitki, stężone poprzecznicami podporowymi. Do wykonania przy-



WS-15, S8

czółków o konstrukcji monolitycznej wraz ze skrzydełkami opartymi na ławie fundamentowej, wykorzystano system ścienny Logo. Projekt filarów (stężone słupy zlokalizowane pod poszczególnymi belkami opartymi na wspólnej ławie fundamentowej) o przekroju owalnym i średnicy 120 cm – zrealizowano za pomocą szalunków słupów okrągłych PAL-SO wraz z Logo.

Kolejnym ciekawym wiaduktem jest konstrukcja WD-31. To obiekt jednojezdniowy, trójprzęsłowy, ciągły, zlokalizowany w ciągu drogi powiatowej nad drogą ekspresową S8. Konstrukcję nośną stanowi czteroprzęsłowy monolityczny ustrój płytowo-belkowy. Przyczółki żelbetowe ze ścianami bocznymi oraz skrzydłami szalowane są przy użyciu systemu Mammut. Filary o przekroju owalnym powstają przy użyciu szalunku słupa okrągłego PAL-SO.

Przykładem ciekawej realizacji w ramach modernizacji trasy S8, gdzie wymagano podwyższonej jakości betonu, były obiekty inżynierskie obwodnicy Marek. Powierzchnia przyczółków została zaprojektowana jako beton architektoniczny, gdzie wymagano regularnego obrazu punktów spinających i braku łączeń poziomych. Biorąc pod uwagę te założenia oraz wysokość przyczółków wynoszącą 6 m, niemożliwym stało się zastosowanie standardowych metod. Doradcy techniczni Palisan-

der zaproponowali szereg wariantów rozwiązań. Jednym z nich było zastosowanie specjalnych mat, kolejnym użycie szalunku z poszyciem z tworzywa sztucznego, a także zastosowanie wielkopowierzchniowych arkuszy sklejki nabitej na szalunek, natomiast najkorzystniejszym rozwiązaniem okazały się wielkopowierzchniowe blaty drewniane (6 × 2 m) zamocowane do szalunku ramowego Mammut. Dla wszystkich wariantów wykonano próby betonowania, które potwierdziły słuszność podjętej decyzji. Szalunek Mammut dzięki swojej sztywności zapewnił doskonałą bazę, a jego konstrukcja charakteryzująca się brakiem uskoku między ramą a powierzchnią poszycia pozwoliła na idealną prostoliniowość. Dodatkowo przy wykorzystaniu tego wariantu uzyskano efekt delikatnego „rysunku” naturalnych desek na powierzchni betonu.

– *Proces projektowania opiera się na współpracy z klientem, którego założenia stanowią dla nas ogromną wartość. Następnie zespół naszych doświadczonych projektantów, w oparciu o wytyczne wykonawcy, przygotowuje szczegółową dokumentację szalunkową. Dzięki bliskiej współpracy z klientem łączymy wiedzę naszych inżynierów z pomysłami wykonawcy, tworząc optymalne kosztowo i technicznie rozwiązania* – mówi Jacek Bakun – dyrektor operacyjny, wiceprezes zarządu.



WD-31, S8



MS-7, obwodnica Marek

Zakończenie prac modernizacji drogi krajowej 8 planowane jest w 2017 r. Obecnie finalizowanych jest wiele obiektów inżynierskich, o różnym stadium zaawansowania, na których pracują szalunki Palisander. Po zakończeniu prac na wszystkich odcinkach czas podróży między Białymstokiem a Warszawą skróci się o ponad godzinę. Biorąc pod uwagę lokalizację Magazynu Centralnego Palisander w Białymstoku, można pokusić się o stwierdzenie, iż zmodernizowana trasa ekspresowa w dużej mierze będzie służyć firmie oraz naszym klientom.

foto. PALISANDER