

Skoczów - most nabiera kształtu

Data publikacji: 4.11.2015 11:00

Miała być gruntowna przebudowa, a praktycznie obiekt budowany jest od nowa. Most nad Wisłą w Skoczowie od maja jest modernizowany. Przeprawa ważna, bo łączy dwie części Skoczowa, podzielone rzeką na pół.

Po rozpoczęciu robót okazało się, że most w Skoczowie, podobnie jak miało to miejsce na przeprawie w Strumieniu, jest w tak fatalnym stanie, że zakres prac modernizacyjnych musi być o wiele poważniejszy niż zakładano. O prowadzonych pracach, z Magdaleną Suchanek – Kowalską, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Cieszynie, rozmawia Jan Bacza.

Pani dyrektor, most w ciągu ulicy Bielskiej w Skoczowie to jeden z ważniejszych obiektów mostowych na Śląsku Cieszyńskim. Trwa jego remont. Chociaż do końca nie wiadomo, czy można w tym przypadku użyć słowa 'prace remontowe', bo most został całkowicie rozebrany.

25 maja przekazano plac budowy, zgodnie z założeniami kontraktowymi, wykonawca miał najpierw wybudować obiekt tymczasowy, aby przełożyć na niego ruch i rozpocząć prace na głównym obiekcie. Uruchomienie przeprawy tymczasowej nastąpiło 20 lipca. Po rozpoczęciu robót rozbiórkowych i po odsłonięciu konstrukcji nośnej stwierdzono znaczne uszkodzenia belek nośnych, elementów filara i przyczółków, które pierwotnie zamierzano pozostawić i wykorzystać do przenoszenia obciążeń.

Czyli nie było w tym momencie większego sensu, aby most był remontowany...

Pierwotnie zakładano przebudowę i wzmocnienie tych elementów konstrukcyjnych, natomiast odkrytki i ich badania wykazały degradację w stopniu zagrażającym bezpieczeństwu konstrukcji. I to zarówno w trakcie prowadzenia robót remontowych, jak i w fazie użytkowej obiektu. Dotyczy to m.in. niższej od pierwotnie zakładanej wytrzymałości betonu, korozji wżerowej zbrojenia dochodzącej do 80% przekroju, czy pęknięcia przyczółka na całej wysokości. Co ważne, ocena stanu technicznego tych elementów nie była możliwa wcześniej, na etapie projektowania, bez wstrzymania ruchu na obiekcie oraz dokonania odwiertów w konstrukcji mostu.

Most został rozebrany. Okazało się, że nie ma co remontować. Trzeba było podjąć decyzję co dalej.

Po przeprowadzonej przez projektanta analizie stwierdzono, że wykorzystanie istniejących uszkodzonych elementów konstrukcyjnych nie gwarantuje bezpieczeństwa obiektu oraz jego użytkowników, w związku czym istnieje konieczność zmiany ustroju nośnego.

Coś ze starego mostu pozostało?

Pozostały fundamenty podpór, one same jednak będą nowe. Zmiana przede wszystkim polega na zastąpieniu uszkodzonej konstrukcji obiektu nową, o innym schemacie statycznym. Części łukowe obiektu zostaną wyeliminowane i zastąpione prefabrykowanymi belkami sprężonymi. Jednocześnie wszystkie parametry obiektu, takie jak szerokość, długość, rzędna spodu konstrukcji zostaną zachowane.

Most będzie wyglądał podobnie jak stary, jednak zwiększy się jego dopuszczalne obciążenie.

Istniejący stary obiekt posiadał klasę obciążenia „E” czyli maksymalnie 15 ton. Pierwotnie, zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową, modernizacja mostu polegać miała na przebudowie z rozbudową z mającą na celu m. in. podniesienie nośności do obciążenia dla klasy „C” czyli maksymalnie 30 ton. Obecnie nowa konstrukcja umożliwia nam, że most będzie posiadał klasę obciążenia „A” - czyli, że obiekt może być obciążony przez pojazdy o ciężarach

całkowitych 50 ton.

Miała być przebudowa i gruntowny remont, jest praktycznie budowa nowego. Jaki będzie miało to wpływ na koszty?

Jest to inny zakres przebudowy z rozbudową, w stosunku do tego co pierwotnie zakładaliśmy. Uzyskaliśmy zatwierdzenie projektu zamiennego i go realizujemy. Wpływ na koszt, może to dziwnie zabrzmieć, nie będzie aż tak znaczący. Wzrost kosztów zadania w związku z zamiennym zakresem robót nie przekroczy 5% pierwotnej wartości robót. Pierwotnie zakładane prace były dość skomplikowane pod względem wykonawczym, m.in. precyzyjne prace rozbiórkowe tylko części elementów konstrukcyjnych, wykonanie szeroko zakrojonego zakresu deskowań w celu poszerzenia dźwigarów głównych, jak również konieczność zapewnienia właściwej stateczności dźwigarów łukowych w trakcie prowadzenia robót wzmacniających konstrukcję. Natomiast wg projektu zamiennego wykonano większy zakres prac rozbiórkowych, a część elementów będzie prefabrykowana, dzięki temu koszty realizacyjne mogą być zbliżone do pierwotnie zakładanych.

Prace się rozpoczęły, jednak w lecie zostały przerwane, było trochę zamieszania z kablami i urządzeniami teletechnicznymi, które biegną pod mostem. Wstrzymało to roboty.

Pierwotnie zakładany sposób zabezpieczenia kabli teletechnicznych na czas rzeczowej realizacji był nieco inny. Jednakże już na etapie zgłoszenia prac do gestorów sieci, zakwestionowali oni zakładany sposób zabezpieczenia tych kabli ze względów bezpieczeństwa. Trzeba było na szybko opracować i uzyskać zatwierdzenie zamiennego rozwiązania, polegające na tymczasowej zabudowie kabli na moście tymczasowym, z całkowitym wyłączeniem kabli z obiektu stałego na czas realizacji robót. Kable po zakończeniu robót docelowo zostaną umieszczone w kapach chodnikowych mostu głównego. To istotne kable o różnym znaczeniu, jednak to wewnętrzna sprawa gestorów sieci. My jesteśmy zobowiązani do dostosowania się do terminów wyłączeń jakie narzucają nam operatorzy sieci. Był krótki moment przestoju pomiędzy wykonaniem przełożenia ruchu na most tymczasowy, a momentem rozpoczęcia zasadniczych robót rozbiórkowych, do czasu przełożenia tych kabli. Nastąpiło to w pierwszym tygodniu września. W międzyczasie trwało także opracowanie i uzyskanie zatwierdzenia projektu zamiennego konstrukcji mostu.

Prace postępują, rodzi się jednak pytanie o terminy, jak to wygląda.

Pierwotnie zakładane terminy nie są możliwe do utrzymania. Zgodnie z aktualizacją harmonogramu przedstawioną przez wykonawcę robót istnieje realna szansa wykonania zakresu robót na obiekcie, włącznie z nawierzchniami bitumicznymi, do 21 grudnia. To przy założeniu prowadzenia robót bez zbędnych przerw, w jednym ciągu technologicznym, a w szczególności przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Jeśli to wszystko przebiegnie pozytywnie, po 21 grudnia, będziemy mogli rozpocząć procedury uzyskania pozwolenia na użytkowanie - to może potrwać kilka tygodni. Następnie po dopuszczeniu mostu głównego do ruchu, będą mogły rozpocząć się prace związane z rozbiórką mostu tymczasowego, co planuje się zakończyć do końca pierwszego kwartału 2016r. Musimy mieć jednak świadomość, że każde załamanie aury pogodowej, z czym niestety musimy się liczyć o tej porze roku, będzie miało wpływ na rzeczywisty harmonogram prac.

Dziękuję za rozmowę.

