

Cłowego reanimacja przez rozbiórkę [GALERIA]



2016-08-10 autor zdjęć i artykułu Mirosław Winconek

Opis techniczny koncepcji remontu, a precyzyjnie rozbiórki i wymiany na nowe sypiących się przęseł mostu Cłowego w Szczecinie jest gotowa. Przygotowało Konsultacyjne Biuro Projektowe Krzysztof Żółtowski na zlecenie szczecińskiego Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego, który szuka wykonawcy zadania. To ekspert, na co dzień profesor Politechniki Gdańskiej, który wcześniej był zatrudniony także do oceny stanu technicznego przeprawy nad Regalicą po jej awaryjnym najpierw częściowym, a w konsekwencji całkowitym zamknięciu dla ruchu pod koniec maja.

Już wiadomo, jak wynika z ustaleń i tego dokumentu, że demontaż przeprawy będzie skomplikowany, wieloetapowy i wymagający nie lada precyzji. Wielokrotnie pada w nim zastrzeżenie, że prace rozbiórkowe na każdym z etapów należy prowadzić z najwyższą ostrożnością, mając przede wszystkim na uwadze bezpieczeństwo ludzi.

Szczeciński ZDiTM zapłacił biuro projektowemu prof. Krzysztofa Żółtowskiego, uznanego za jednego z największych autorytetów w Polsce w dziedzinie konstrukcji mostowych, za opracowanie 119 tys. zł. W czerwcu po wykryciu poważnego uszkodzenia mostu, sprowadzono go, by postawił diagnozę, co się dzieje, a werdykt był jednoznaczny: konstrukcję trzeba rozebrać, pozostawiając tylko jej przyczółki z filarami i wykonać nową konstrukcję nadrzeczną przeprawy.

W dokumencie znajduje się szczegółowy krok po korku sposób rozbiórki. Przywoływane w nim są zresztą archiwalne ekspertyzy i opinie o stanie mostu i samej konstrukcji jeszcze z lat 50. minionego wieku, czyli z okresu pierwszych lat, gdy powstawała, jak też ekspertyza elementów nośnych z 1993 r., czy dokumentacja z remontu środkowego przęsła, jakie przeszło ono w 2008 roku. Prof. Żółtowski zakłada, że wszystkie prace będzie można

wykonać – tu cytat – „z wykorzystaniem lokalnych sił i środków”, a „z uwagi na ciężar obiektu rozbiórkę podzielono na szereg powtarzalnych operacji”.

W sumie cała operacja miałaby być podzielona na 12 etapów, w tym trzy przygotowawcze. Najpierw zdemontowane zostałyby krawężniki, oświetlenie, bariery energochłonne, balustrady, instalacje i zerwana asfaltowa nawierzchnia. I kolejne zastrzeżenie należy stale monitorować przęsło zachodnie, czyli to uszkodzone.

W obecnej konstrukcji miałyby być wycięte „bezwstrząsowo” cztery otwory na 2-3 m, po dwa w przęsłach zachodnim i wschodnim. BY można było zbudować w nurcie rzeki dwie tymczasowe podpory. Kolejne dwie z nich mają być oparte na wzmocnieniach obu przyczółków. Wszystko po to, by można było rozpocząć właściwą część prac rozbiórkowych. Od demontażu południowej części przęsła środkowego między filarami, południowej części przęsła zachodniego, a dalej części przęsła, która bezpośrednio opiera się na zachodnim filarze mostu. I tak etapami kolejnymi do finału, tj. rozebrania ostatniej części podzielonych i pociętych przęseł.

ZDiTM szuka w trybie negocjacji bez ogłoszenia wykonawcy rozbiórki i budowy nowego mostu. Do wyłonienia wykonawcy inwestycji miałoby dojść jeszcze w tym roku. Lista potencjalnych oferentów może okazać się bardzo krótka, bo firmy specjalistyczne z branży drogowej – jak pokazuje praktyka - z uwagi na ryzyko tego typu przedsięwzięć raczej nie palą się do takiej roboty. Cała operacja reanimacji przeprawy nad Regalicą miałaby potrwać do końca przyszłego roku. Szacunkowy jej koszt, podawany przez prof. Żółtowskiego, to około 20 mln zł.

Most Cłowy został wybudowany w latach 1957-1960 na miejscu starego mostu stalowego zniszczonego podczas wojny. Jest konstrukcją kablobetonową, trójprzęsłową o schemacie belki ciągłej przegubowej (belka gerberowska) z jazdą górą. Całkowita długość mostu wynosi 204,85 m a szerokość 18,80 m, w tym jezdnia o szerokości 12,0 m oraz obustronne chodniki po 3,40 m. ©©

