



fol. Archiwum budowy mostu w Przemysku, Mota-Engel/CE SA

Nowa Brama Przemyska

Być może to miasto, położone w południowo-wschodniej Polsce, nie budzi większych emocji, podobnie jak w wielu innych zakątkach naszego pięknego kraju jego mieszkańcy muszą borykać się z trudami dnia codziennego oraz przeżywają większe lub mniejsze radości. Do niedawna mieszkańcy Przemysła, aby przemieszczać się po mieście położonym po obu stronach Sanu, na malowniczych zboczach Bramy Przemyskiej, korzystali z dwóch mostów drogowych, często niestety zakorkowanych. Ale od 10 listopada 2012 roku sytuacja uległa zmianie. Teraz przybywających do Przemysła może zachwycić nie tylko widok pięknie położonego miasta, ale również widok nowego mostu, nazwanego na cześć tej krainy geograficznej Bramą Przemyską.

Most jest głównym obiektem nowo wybudowanej wschodniej obwodnicy miejskiej, na którą mieszkańcy czekali ponad 30 lat, i prawdę mówiąc jest obiektem, którego nie powstydziliby się nawet stolica naszego państwa. Elementem, który już z daleka rzuca się w oczy, jest wysoki pylon w kształcie litery H, to on symbolizuje bramę. Nowy most jest obiektem dwuprzęsłowym, 229-metrowym. Płyta pomostu podwieszona jest do pylonu za pomocą osiemnastu par wachlarzowo rozłożonych want.

Prace związane z palowaniem rozpoczęto w październiku 2010 roku. Obiekt posadowiony został na palach wielkośrednicowych [1,5 m], ponieważ w okolicy mostu znajdują się głównie słabe grunty o konsystencji miękkoplastycznej. Długość pali, w zależności od podpory, wynosi od 7 do 12 m. Do ich wykonania użyto 1380 m³ betonu żwirowego C25/30. Pod słupy pylonu wykonano wspólne zwieńczenie pali o wymiarach 16 m x 36 m oraz grubości 3,5 m. Dla tak masywnego elementu dobrano specjalną recepturę mieszanki betonowej, tak by uzyskać niskie ciepło hydratacji, a przez to niższą maksymalną temperaturę dojrzewającego betonu. Ze względu na sezon zimowy, fundament ten wymagał odpowiedniej troski, zastosowano ocieplenie deskowania folią bąbelkową, przykrycie górnej powierzchni betonu styropianem grubości 5+5cm i okrycie geowłókniną oraz folią budowlaną. Prowadzono również monitoring temperatury w betonie za pomocą czujników rozmieszczonych w elemencie przed betonowaniem. Osiowy rozstaw słupów pylonu wynosi 26,20 m. Wznoszą się one na wysokość 61,5 m i za sprawą poziomego rygla (o przekroju 1,5 m x 2,5 m) tworzą charakterystyczny element H. Słupy posiadają elementy architektoniczne (o przekroju zbliżonym do teownika), tak by ich forma nawiązywała do bastionu. Nie jest to bez znaczenia, ponieważ w pobliskiej wsi Bolestraszyce zlokalizowany jest słynny Fort XIII, należący do zespołu obiektów obronnych Twierdzy Przemysł, trzeciej co do wielkości twierdzy w Europie (po Antwerpii i Verdun). Z tym fortem związana jest pewna tajemnicza historia (niektórzy twierdzą, że legenda) odnalezienia w 1923 roku w ruinach żywego jeńca rosyjskiego, który ponoć przeżył w magazynie żywności osiem lat, zasypany podczas wysadzania fortu. Na podstawie tej historii został nawet nakręcony w Bolestraszytach film w roku 1984, noszący tytuł „Fort XIII”. Ale wracając do tematu: obie gałęzie pylonu mają wymiary 4,50 m x 2,95 m, a w ich wnętrzu



fol. Archiwum budowy mostu w Przemysku, Mota-Engel/CE SA

wykonano klatkę schodową o gabarytach 2,0 m x 1,6 m, z wejściem w poziomie ciosów podłożkowych. Umożliwia ona przegląd zakotwień want podwieszających przęsło mostu oraz wejście na wierzchołek pylonu (niestety niedostępne dla społeczeństwa). Na słupach, zgodnie z projektem, wykonano poziome boniowanie w odstępach co 3 m i właśnie w tych bruzdach można było ukryć ślady po ściągnięciu mocujących deskowanie (słupy betonowano w module trzymetrowym, przestawiając deskowanie co 7 dni). Pylon wykonano z betonu C40/50, na kruszywie granitowym, zbrojonego stalą klasy A-III N, zużywając 1658 kubików mieszanki betonowej w czasie ośmiu miesięcy.

Most posiada jeden przyczółek, z drugiej strony rzeki płyta oparta jest na filarze wspólnym z estakadą przeprowadzającą ruch przez tory kolejowe biegnące w tej okolicy równoległe do rzeki. Przyczółek mostu wykonano w formie skrzyni o wymiarach 25,06 m x 13,03 m i wysokości 10,45 m. Korpus główny, czyli ściana przednia skrzyni ma grubość 0,8 m z pogrubieniami pod ciosy w narożach przyczółka (do 3,10 m), pozostałe ściany i skrzydła mają grubość 0,5 m. W pobliżu przyczółka, dokładnie pod przęsłem mostu, znajduje się Szaniec S3, należący do wspomnianej fortyfikacji; miał on wpływ na sposób prowadzenia prac w tym obszarze, uniemożliwia również korzystanie z wózka rewizyjnego na znacznej długości przęsła. Podpora wspólna dla mostu i estakady ma postać dwóch słupów połączonych rygłem; mają one podobny kształt jak słupy u podnóża pylonu, posiadają również boniowanie co 3,0 m. Do wykonania tych podpór użyto betonu C25/30, w ilości 910 m³. Wiele prac związanych z betonowaniem podpór prowadzono w okresie zimowym, więc gdy temperatura spadała, radzono sobie w ten sposób, że na wytwórni betonu podgrzewano kruszywo i wodę, a wtedy beton, który przyjeżdżał na budowę, miał +15°C, nawet przy temperaturze otoczenia -8°C. Dbano również o właściwą pielęgnację betonu, okrywając go i dogrzewając nagrzewnicami przy temperaturach poniżej +5°C, aż do uzyskania przez beton wytrzymałości minimum 15 MPa. Gdy temperatura spadała do -10°C i poniżej, nie wykonywano betonowania.

Konstrukcja nośna mostu to ruszt stalowy z płytą żelbetową o grubości 0,25 m, zespoloną z rusztem za pomocą sworzni stalowych. Głównymi elementami nośnymi są dwa stalowe dźwigary blachownicowe o stałej wysokości konstrukcyjnej [2,2 m], w rozstawie osiowym 21 m, połączone co 6 m stalowymi poprzecznkami o wysokości 1,6 m. Co druga poprzeczka została przedłużona na zewnątrz poza dźwigar i w tych miejscach znajdują się zakotwienia czynne want. Przyjęto następujący sposób budowy płyty pomostu: najpierw stopniowo nasunięto konstrukcję stalową, następnie betonowano



Źródło: Archiwum budowy mostu w Przemysławie, Mota-Engil CC SA

płytę fragmentami o długości 30 m, symetrycznie po obu stronach pylonu, a gdy beton uzyskał 75% wytrzymałości gwarantowanej, realizowano podwieszenia pierwotne, jednocześnie po dwie wanty z każdej strony. Kierownik budowy pan Piotr Chciuk z firmy Mota Engil zapewniał mnie, że cały proces budowy płyty pomostu, trwający niecałe pół roku, przebiegał bez większych problemów i opóźnień. Wbudowano 1260 kubików betonu C35/45. Naciąg wtórny want wykonano w odwrotnej kolejności, poczynawszy od want najdłuższych, czyli tych kotwionych najdalej od pylonu. Główne prace związane z budową płyty pomostu zakończono w marcu 2012 roku.

Nowy most, wzorem innych obiektów mostowych budowanych w ostatnich latach, stał się szybko miejscem pielgrzymek zakochanych, którzy na znak złożonych sobie dożgonnych przyrzeczeń miłości zakładali kłódki na siatce balustrady. Początkowo zwyczaj został pobłażliwie zaakceptowany przez władze Przemysławia (nawet pojawiły się życzenia, by uczucie zakochanych było silniejsze niż stal, z której wykonano most). Jednak po pewnym czasie, podczas przeglądu gwarancyjnego, zauważono, że wraz z rozpadem związków miłosnych postępuje degradacja wyposażenia pomostu. Zrywane kłódki powodowały uszkodzenia balustrady; metalowa siatka została powyginana, obdarta z farby, a nawet uszkodzona. Urzędnicy podjęli decyzję o usunięciu pozostałych kłódek, a zakochanym obiecali, jako alternatywę, możliwość korzystania z balustrad kładki pieszo-rowerowej, która ma być wybudowana już niebawem w Przemysławie.

Ciekawe, z jakiego materiału będą wykonane balustrady?

inż. Aneta Długosz

