

Kraków, 03 października 2023 r.

Informacja prasowa

Rozpoczęto prace przy budowie podziemnego przystanku Rondo Polsadu

Przygotowywanie terenu powoli dobiega końca. W połowie września rozpoczęły się prace przy budowie podziemnego przystanku Rondo Polsadu, a z początkiem tego tygodnia przystąpiliśmy do głębinienia ścian szczelinowych. Czym dokładnie zajmujemy się na tym etapie i w jaki sposób przeprowadzane są wykopy?

W okolicy Estakady im. Mateusza Łżyckiego, w pasie zieleni dzielącym jezdnię na ul. Młyńskiej rozpoczęto pierwszy etap prac przy budowie podziemnego przystanku. Wykonawca najpierw przeprowadził przekopy kontrolne, w celu dokładnego zlokalizowania sieci podziemnych. W połowie września postawiono platformy robocze, czyli wytrzymałe konstrukcje, które umożliwiają przeprowadzanie prac geotechnicznych i konstrukcyjnych związanych z częścią podziemną przystanku Polsad. Muszą one sprostać wymaganiom ciężkiego sprzętu, w tym potężnej głąbarki do ścian szczelinowych, która waży około 100 ton.

Rozpoczęliśmy zasadniczą część robót geotechnicznych, w ramach których wykonywane jest głębinienie i tworzenie ścian szczelinowych stacji.

Ściany szczelinowe to żelbetowe konstrukcje, które stanowią obudowę tunelu, minimalizują wpływ wykopu na zabudowę w sąsiedztwie obiektu i przejmują parcia gruntu i wód gruntowych. Powstają w wyniku zabetonowania wykopu wykonanego przez głąbiarkę. Wykopy sięgać będą ponad 20 metrów w głąb ziemi.

Bezpośrednio przy estakadzie pojawiły się też wysokie silosy, w których znajduje się bentonit. Zawiesina bentonitowa podtrzymuje ściany otwartych szczelin w czasie ich drążenia i instalowania koszy zbrojeniowych, dopóki szczeliny nie zostaną wypełnione mieszanką betonową. Ściany szczelinowe betonuje się od dna wykopu do góry. Po wykonaniu takich ścian można przystąpić do budowy stropu, czyli konstrukcyjnej płyty górnej tunelu.

Proces stawiania jednej ściany szczelinowej trwa średnio dobę, a najbardziej uciążliwe prace – czyli głębinienie ścian szczelinowych wykonywane jest w ciągu dnia. W zależności od odcinka oraz zaplanowanej głębokości roboty mogą się przedłużać. Ważne jest, że prace muszą być prowadzone w sposób ciągły, ze względu na proces technologiczny. Skutkiem przerwania betonowania może być powstanie trwałych wad konstrukcji i brak możliwości zapewnienia wysokiej jakości robót. Wszelkie defekty powstałe w tym elemencie konstrukcji bezpośrednio przekładają się na czas trwania budowy, a tym samym na czas oddziaływania budowy na otoczenie.

Nowa, ok. 4,5-kilometrowa linia KST IV połączy Mistrzejowice ze skrzyżowaniem ulic Lema – Meissnera. To pierwsza w Polsce tak duża inwestycja transportowa realizowana w formule Partnerstwa Publiczno-Prywatnego (PPP). Obejmuje budowę 10 par przystanków, w tym dwóch dwupoziomowych węzłów przesiadkowych przy rondzie Młyńskim i rondzie Polsadu. Projekt przewiduje m.in. budowę tunelu w rejonie ronda Polsadu, rozbudowę pętli tramwajowej „Mistrzejowice” oraz infrastruktury towarzyszącej. Partnerem Prywatnym przedsięwzięcia jest PPP Solutions Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum), a Generalnym Wykonawcą – Gülermak sp. z o.o. Z ramienia Podmiotu Publicznego za projekt odpowiada Zarząd Dróg Miasta Krakowa. Zakończenie inwestycji planowane jest na koniec 2025 roku.

Kontakt:

mail: media@tramwajdomistrzejowic.pl

tel.: +48 691 954 351