



Budowa tramwaju do Mistrzejowic. Strop już pod estakadą

2024-08-04

Postępują prace przy budowie nowej linii tramwajowej do Mistrzejowic. Właśnie zakończyła się budowa stropu tunelu w rejonie ul. Młyńskiej oraz pod estakadą obwodnicy.

Lipiec na budowie tramwaju do Mistrzejowic przyniósł zakończenie betonowania trzech sekcji płyt stropowych pod estakadą, bezpośrednio w sąsiedztwie jej fundamentów oraz podpór. Przejście z pracą na północną obręcz ronda Polsadu to kolejny etap w ramach inwestycji KST IV.

Wcześniej, w maju i czerwcu, intensywne prace toczyły się na rondzie Młyńskim, gdzie ukończono płytę stropową nad wyjściem z tunelu, umożliwiając przeprowadzenie docelowego koryta Sudołu Dominikańskiego.

- Jako gmina współpracujemy z partnerem prywatnym, aby inwestycja postępowała możliwie najszybciej oraz aby reagować na wszystkie sygnały napływające od mieszkańców. Cieszę się, że podczas rad budowy z udziałem przedstawicieli mieszkańców możemy tworzyć przestrzeń do wymiany informacji o postępie prac i oczekiwaniach mieszkańców. Dzięki temu ten projekt zmienia się zgodnie z oczekiwaniami Krakowian, a jednocześnie budowa może postępować, czego najlepszym przykładem jest postęp w budowie tunelu – mówi Stanisław Kracik, zastępca prezydenta Krakowa.

To kolejne skomplikowane wyzwanie techniczne podczas realizacji linii tramwajowej do Mistrzejowic. Ze względu na ograniczoną przestrzeń dla maszyn budowlanych wykonanie prac wymagało bardzo dużej precyzji. Przez cały okres trwania prac ruch po estakadzie musiał odbywać się bez zakłóceń. Nad bezpieczeństwem obiektu, oprócz inżynierów, czuwał specjalny system monitoringu geodezyjnego. To zestaw kilkudziesięciu urządzeń pomiarowych, który przez 24 godziny, w czasie rzeczywistym, sprawdzał stan obiektu z dokładnością do 0,1 mm. Jednocześnie, z uwagi na letnie upały, większość prac betonarskich, których czas trwania przekraczał pięć godzin, odbywała się nocą.

- Wbudowaliśmy blisko 3000 metrów sześciennych betonu konstrukcyjnego w płyty stropowe. Te struktury, choć tymczasowo zakryte, wkrótce ustąpią miejsca nowej jezdni i towarzyszącej jej infrastrukturze – podkreśla Krzysztof Dziobek, dyrektor kontraktu z firmy Gülermak.

Obecnie na południowej części ronda Polsadu widoczna jest ostateczna geometria podziemnego przystanku. Metoda podstropowa, stosowana w budowie, polega na wydobywaniu urobku spod zabetonowanego stropu po osiągnięciu przez niego odpowiedniej wytrzymałości. Proces ten, choć czasochłonny, dzięki zaangażowaniu odpowiedniego sprzętu oraz odpowiedniej koordynacji pracy, osiągnął wydajność kilkuset metrów sześciennych dziennie pod koniec czerwca.

Na północ od estakady, trwają prace izolacyjne płyty stropowej, które umożliwią odtworzenie pierwotnego układu jezdni oraz rozpoczęcie głębienia ścian szczelinowych w miejscu tymczasowej jezdni i przejścia dla pieszych. Dzięki temu możliwe będzie połączenie dotychczasowych sekcji tunelu. Metodyka etapowania prac jest kluczowa w gęstej miejskiej zabudowie, pozwalając na sprawną realizację projektu i minimalizację uciążliwości dla mieszkańców.