

KŁADKA w GAJU nad zakopianką

tekst i zdjęcia: SKANSKA SA



W Gaju w powiecie krakowskim, w gminie Mogilany, nad zakopianką powstała kładka dla pieszych.

To kolejny obiekt nad ruchliwą DK nr 7. Dzięki inwestycji zwiększy się bezpieczeństwo

zarówno mieszkańców Gaju, jak i kierowców. Zadanie o wartości ponad 5,8 mln zł brutto zrealizowała Skanska.

Kładka od A do Z

Konstrukcja kładki to cztery stalowe pylony (po dwa z każdej strony DK nr 7) oraz ustrój nośny. Ustrój został podwieszony na prefabrykowanych ciężkich prętowych i jest to stalowy ruszt z belek skrzynkowych, połączonych stalowymi poprzecznikami. Oprócz obiektu mostowego powstały dojścia do kładki, odwodnienie liniowe i ogrodzenie, oddzielające wizualnie dojścia do kładki od znajdującego się w pobliżu budynku. Kładkę wyposażono w dwie windy. Obiekt został także odpowiednio oświetlony. Podświetlenie zainstalowano na każdej z want, w szybach windowych oraz w poręczach balustrad.

Montaż stalowej konstrukcji

Całość stalowego ustroju nośnego została podzielona na dwie części. Każda z nich była spawana z drobniejszych elementów na placu budowy (jedna od strony Zakopanego, druga od strony Krakowa). „Jeszcze przed podniesieniem gotowych elementów zamontowaliśmy deskowanie pod płytę betonową i dopiero wtedy obydwie połówki postawiliśmy nad zakopianką na podpory montażowe, a następnie zespawaliśmy. Montaż odbywał się za pomocą żurawia kołowego o udźwigu 200 t w taki sposób, aby w każdym stadium zapewniona została stateczność montowanej konstrukcji” – wyjaśnił Jan Wędzicha, inżynier budowy, Skanska.

Wyzwania

Jednym z wyzwań była sama instalacja stalowych szybów windowych. „Projekt zakładał ich usytuowanie, podobnie jak klatek schodowych, pomiędzy stalowymi pylonami kładki, co było bardzo korzystne z estetycznego punktu widzenia, natomiast niezwykle trudne w wykonaniu z uwagi na ograniczoną ilość miejsca pomiędzy pylonami. Aby poradzić sobie z tym wyzwaniem, zmieniliśmy sposób mocowania balustrad do schodów kładki, dzięki czemu możliwe było zachowanie wymaganego światła pomiędzy poręczami balustrad. W ten sposób zaoszczędziliśmy kilka cennych centymetrów. Było to jednak wciąż za mało, ponieważ jedna ze ścian szybu windowego niemalże dotykała jednego z pylonów, przez co niemożliwe byłoby zainstalowanie szklanej obudowy szybu w tym miejscu. Dlatego musieliśmy zweryfikować dalsze działania. Ściągnęliśmy na budowę w całości prefabrykowane stalowe ramy szybów windowych i ustawiliśmy je obok kładki. Przy szybach zamontowaliśmy rusztowanie, z którego zainstalowaliśmy po jednej ścianie szklano-aluminiowej obudowy. Następnie za pomocą dźwigu przenieśliśmy tak przygotowane konstrukcje w miejsce ich wbudowania. Cała operacja została przeprowadzona z niemalże chirurgiczną precyzją, by zmieścić konstrukcje pomiędzy pylonami oraz kłatkami schodowymi i przy okazji nie uszkodzić szklanej obudowy” – kontynuuje Jan Wędzicha.

