

Częściowa rozbiórka oraz budowa nowego mostu w km 733,7 rzeki Regalicy w ciągu linii kolejowej nr 273 wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Zamawiający: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Warszawa

Jednostka realizująca: Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie

Współzamawiający: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa

Jednostka realizująca: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centrum Realizacji Inwestycji, Region Zachodni, Poznań

Generalny wykonawca: BUDIMEX SA, Warszawa

Jednostka projektowa: Sweco Consulting Sp. z o.o., Poznań (projekt budowlany), Top Projekt, Gdańsk (projekt wykonawczy)

Główni projektanci konstrukcji: mgr inż. Jerzy Broś, mgr inż. Krzysztof Topolewicz

Kierownicy budowy: mgr inż. Marek Czerwiec (10.11.2021 ÷ 31.05.2023), mgr inż. Roman Krystkiewicz (01.06.2023 ÷ 20.12.2023),

Kierownik robót mostowych: mgr inż. Grzegorz Jas (10.11.2021 ÷ 20.12.2023)

Inspektor nadzoru: mgr inż. Radosław Zboina

Budowę do konkursu zgłosił generalny wykonawca.



Celem inwestycji było zwiększenie swobody żeglugi śródlądowej, przy jednoczesnym zapewnieniu ciągłości ruchu kolejowego na linii nr 273. Dotychczasowy most wstrzymywał spływ lodu w kluczowych momentach akcji, a jego niski prześwit „odcinał” lodołamacze stacjonujące poniżej mostu od obszaru prowadzenia lodołamania na Odrze. Wyniesienie nowej konstrukcji stalowej o około 6,2 m nad poziom tzw. wielkiej wody żeglownej wyeliminowało kolizję i umożliwiła równoczesny ruch pociągów z ruchem jednostek pływających międzynarodową śródlądową drogą wodną. Inwestycja była częścią Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły, realizowanego w Polsce w latach 2016–2024 na mocy porozumienia pomiędzy Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie Regionalnym Zarządem Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz PKP PLK SA. Inwestycja była realizowana przez Budimex SA w latach 2021–2023, finansowana przez Bank Światowy, BREE, środki CEF w ramach projektu „Łącząc Europę” i z budżetu Wód Polskich oraz PKP PLK SA. Konstrukcja stalowa nowego mostu składa się z 708 sekcji o łącznej masie 2800 t, które zostały sprefabrykowane przez firmę Mostostal Kraków SA w hucie „Pokój” w Rudzie Śląskiej oraz

w Krakowie. Scalanie i montaż konstrukcji mostu odbywało się nieprzerwanie przez 5 miesięcy, począwszy od marca 2023 r., a w końcu lipca 2023 r. nasunięto całą konstrukcję na podpory. W zakresie inwestycji była również przebudowa 12 km torów i budowa nowego peronu na stacji Szczecin Podjuchy. Na budowie, realizowanej wspólnie przez budownictwo infrastrukturalne i budownictwo kolejowe Budimex SA oraz Mostostal Kraków, zaangażowanych było ponad 2000 osób. Realizacja inwestycji prowadzona ze szczególną dbałością o środowisko naturalne – zgodnie z planem zarządzania środowiskiem, w którym wykonawca został zobowiązany do zapewnienia stałego nadzoru specjalistów przyrodników. Aby wykonać powyższy zakres robót należało m.in. dostosować się do rygorystycznych warunków decyzji środowiskowej, co oznaczało, że wszelkie prace w korycie rzeki Regalicy mogły być realizowane wyłącznie w tzw. okienkach środowiskowych, przypadających na okres styczeń – luty oraz sierpień – wrzesień. Długość przęsła wynosi 81,950 + 114,000 + 81,950 m, a długość obiektu 277,900 m. Wysokość w świetle pod przęsłem do poziomu wysokiej wody żeglownej – 6,200 m. Całość prac wykonano w ciągu 28 miesięcy.

