

FOTOREPORTAŽA GRADNJA BRVI LOKA-KANDIJA



Slika 1. Povezana oba bregova reke Krke, začetek oktobra 2022 (foto: Danilo Malnar).

Lokacija: Loka-Kandija Novo mesto

Naročnik: Mestna občina Novo mesto

Projektant: JV Ponting inženirski biro, d. o. o., in Pipenbaher inženirji, d. o. o.

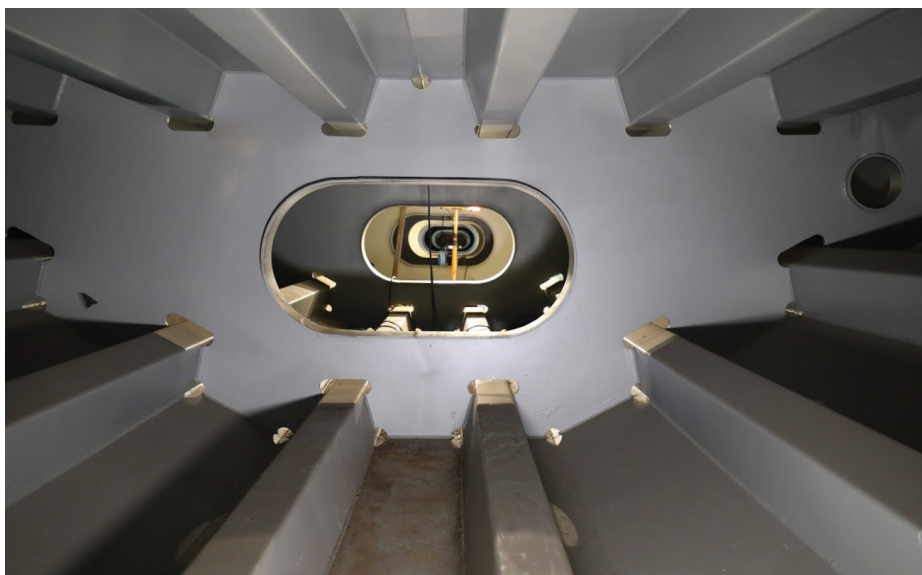
Inženir: Projekt, d. d.

Izvajalec: CGP, d. d.

Pogodbena vrednost gradbenih del: 2,15 mio. EUR brez DDV (objekt sofinancira Evropski kohezijski sklad)

Most na kolesarski povezavi Loka-Kandija čez reko Krko je zasnovan kot kontinuirana okvirna konstrukcija preko dveh polj statičnih razponov 57,0 m. Njegova skupna dolžina do konca opornikov znaša 116,5 m. Prekladno konstrukcijo sestavlja nizek jekleni škatlasti nosilec širine 4,30 m in višine 1,50 m. Poteka v plitvi konveksni zaokrožitvi s temenom nad srednjo podporo. Na obeh koncih je škatlasti nosilec preko lončnih ležišč položen na krajna opornika, v sredini reke pa na hidrodinamično oblikovan steber eliptične oblike. Na tem mestu se most razširi v majhen trikotni trg s pogledom proti Kapitlju. Razširitev je izvedena s prečnimi konzolami, ki so navarjene na jekleno škatlasto konstrukcijo in so dolžin od 0,75 do 3,0 m. Skupna teža jeklene konstrukcije je 190 ton. Objekt je temeljen s 7 betonskimi piloti premera 120 cm in dolžine do 9 m.

Jekleni škatlasti nosilec je izveden iz pločevin debeline od 12 do 25 mm, s prečniki debeline 20 mm, ki so postavljeni na vzdolžnem razmaku 3,50 m. Za preprečevanje lokalnih uklonov pločevin so v notranjosti škatle izvedene trapezne ojačitve dimenzij 250/125/200 cm in debeline od 6 do 8 mm. Na jekleni pohodni konstrukciji se bo izvedla epoksidna protidrсна obloga ustrezne debeline.



Slika 2. Pogled v notranjost jeklenega škatlastega nosilca, oktober 2022 (foto: Karol Žužek).

Izvajalec je pripravljala dela pričel lani novembra. Dostop do srednje podpore se je omogočil z delovnim nasipom v reko Krko (slika 3). Tam so se najprej izvedle dodatne geološke raziskave. Na osnovi teh so se prilagodili načrti za temeljenje objekta srednjega stebra. Na začasnem nasipu so se vgradile jeklene zagatnice dolžine od 6 do 8 m, izvedla sta se razpiranje in izkop (slika 4). Pri tem je bilo treba zagotoviti črpanje vode iz grabbene jame. Pri izvedbi zahtevnih zemeljskih del se je ves čas zagotavljala zaščita naravnega okoliša.



Slika 3. Izvedba geotehničnih preiskav srednje podpore in pilotiranje, februar in marec 2022 (foto: Danilo Malnar).



Slika 4. Izvedba srednjega stebra, maj 2022 (foto: Danilo Malnar).

Vzporedno s pripravo temeljne konstrukcije objekta, izgradnje krajnih opornikov in stebra so se začele priprave za izvedbo jeklene štaklastega nosilca kot prekladne konstrukcije. Sestavljen je iz segmentov dolžine do 14 m in največje dvižne teže 41,4 tone. Segmenti so bili izdelani v proizvodnji v Dolenjih Ponikvah, osnovni jekleni material pa je bil dobavljen iz Makedonije. Na osnovi izbrane tehnologije montaže mostu so se pripravili detajlnejši izvedbeni načrti, nato je v mesecu juniju stekla proizvodnja.

Montaža jeklene prekladne konstrukcije se je pričela v avgustu (slika 5) in je bila zaključena oktobra (slika 11). Antikorozijska zaščita mostu je bila delno izvedena že v proizvodnji in delno na delovišču.



Slika 5. Montirani prvi trije segmenti in rečni promet med gradnjo (foto: Danilo Malnar).



Slika 6. Montaža prvih segmentov, avgust 2022 (foto: Karol Žužek).



Slika 7. Izreden prevoz segmentov dolžine 14 m na delovišče preko mestnega jedra na levi breg reke Krke, september 2022 (foto: Danilo Malnar).



Slika 8 in 9. Montaža segmentov z dvema 220-tonskima avtodvigaloma proti levemu bregu reke Krke, september 2022 (foto: Danilo Malnar).



Slika 10. Brv iz ptičje perspektive, september 2022 (foto: Ponting, d. d.).



Slika 11. Montaža segmentov na desnem bregu reke Krke, začetek oktobra 2022 (foto: Danilo Malnar).

Jeklena škatlasta konstrukcija je velik izziv za izvajalca jeklene konstrukcije, ker je veliko varjenja v proizvodnji z razmeroma tankimi pločevinami. Ob sami montaži je bila potrebna velika pazljivost pri sestavljanju, da se je sledilo potrebni tehnološki liniji, da bo objekt na koncu dobil svojo pravo obliko.



Slika 12 in 13. Varjenje v mostni konstrukciji (foto: Karol Žužek).



Po izvedbi glavne mostne konstrukcije sledi še ureditev priključka na regionalno cesto in ureditev dostopnih ramp na Zupančičevem sprehajališču.

Avtor: Danilo Malnar, CGP, d. d.