



Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku informuje, że w ramach Zadania nr 2 „**Rewitalizacja Kanału Elbląskiego na odcinku pomiędzy wrotami Buczyniec a pochylnią Całuny – roboty budowlane na odcinkach pochylniowych**” do 14.11.2013 r. zrealizowano oraz kontynuowano n/w prace.

1. Pochylnia Buczyniec:

- czynności remontowe: wozów, kół linowych na filarach oraz krążków grzbietowych i pośrednich (zdemontowane elementy wózków, kół itp. poddawane są renowacji w warsztatach),
- konserwacja urządzeń mechanicznych w budynkach maszynowni,
- naprawa murów budynków maszynowni,
- wykonanie napraw ścian i posadzki po demontażu bębna linowego w maszynowni,
- remont skrzyni wodnej,
- pograżono częściowo stalowe ścianki szczelne o głębokości 7 i 12 metrów na stanowisku górnym (brzeg prawy),
- montaż kleszcza na grodzicach stalowych zlokalizowanych na lewym brzegu (stanowisko górne),
- wykonywanie umocnień skarp i dna kanału obiegowego,
- rozbiórka torowiska w części podwodnej na stanowisku dolnym,
- montaż szyn S49 i S42 na kozłach (stanowisko dolne),
- wykonanie nowego lewego fundamentu torowiska,
- wykonywanie wykopów pod instalacje elektryczne i niskoprądowe wraz z układaniem kabli i zasypywaniem wykopów,
- wykonywanie wykopów pod instalacje teletechniczne oraz przepusty pod torami wraz z układaniem kabli,
- zakończenie robót dekarских;

2. Pochylnia Kąty:

- czynności remontowe: wozów, kół linowych na filarach oraz krążków grzbietowych i pośrednich (zdemontowane elementy wózków, kół itp. poddawane są renowacji w warsztatach),
- konserwacja urządzeń mechanicznych w budynkach maszynowni,
- naprawa murów budynków maszynowni,
- wykonanie napraw ścian i posadzki po demontażu bębna linowego w maszynowni,
- wykonanie nowego fundamentu pod skrzynię wodną,
- remont skrzyni wodnej,
- wykonywanie zbrojenia lewej ściany komory koła wodnego,
- wykonywanie umocnień skarp i dna kanału obiegowego,
- realizacja robót ziemnych na lewym torze pod przyszły fundament,



- wykonywanie wykopów pod instalacje elektryczne i niskoprądowe wraz z układaniem kabli i zasypywaniem wykopów,
- wykonywanie wykopów pod instalacje teletechniczne oraz przepusty pod torami wraz z układaniem kabli,
- zakończenie robót dekarских;

3. Pochylnia Oleśnica:

- czynności remontowe: wozów, kół linowych na filarach oraz krążków grzbietowych i pośrednich (zdemontowane elementy wózków, kół itp. poddawane są renowacji w warsztatach),
- konserwacja urządzeń mechanicznych w budynkach maszynowni,
- wykonywanie konstrukcji dachowych wraz z pokryciem gontami oraz obróbką blacharską maszynowni,
- wykonanie napraw ścian i posadzki po demontażu bębna linowego w maszynowni,
- wykonanie nowego fundamentu pod skrzynię wodną,
- remont skrzyni wodnej,
- wykonanie nowego lewego fundamentu torowiska,
- wykonywanie wykopów pod instalacje elektryczne i niskoprądowe wraz z układaniem kabli i zasypywaniem wykopów,
- wykonywanie wykopów pod instalacje teletechniczne oraz przepusty pod torami wraz z układaniem kabli,
- naprawa murów budynków maszynowni;

4. Pochylnia Jelenie:

- czynności remontowe: wozów, kół linowych na filarach oraz krążków grzbietowych i pośrednich (zdemontowane elementy wózków, kół itp. poddawane są renowacji w warsztatach),
- konserwacja urządzeń mechanicznych w budynkach maszynowni,
- wykonywanie konstrukcji dachowych wraz z pokryciem gontami oraz obróbką blacharską maszynowni,
- naprawa murów budynków maszynowni,
- wykonanie napraw ścian i posadzki po demontażu bębna linowego w maszynowni,
- remont skrzyni wodnej,
- demontaż koła wodnego,
- wykonywanie umocnień skarp i dna kanału obiegowego,
- wykonywanie wykopów pod instalacje elektryczne i niskoprądowe wraz z układaniem kabli i zasypywaniem wykopów,
- wykonywanie wykopów pod instalacje teletechniczne oraz przepusty pod torami wraz z układaniem kabli,



- wykonanie nowego fundamentu pod skrzynię wodną;

5. Pochylnia Całuny:

- czynności remontowe: wozów, kół linowych na filarach oraz krążków grzbietowych i pośrednich (zdemontowane elementy wózków, kół itp. poddawane są renowacji w warsztatach),
- konserwacja urządzeń mechanicznych w budynkach maszynowni,
- wykonywanie konstrukcji dachowych wraz z pokryciem gontami oraz obróbką blacharską maszynowni,
- naprawa murów budynków maszynowni,
- wykonywanie umocnień skarp i dna kanału obiegowego,
- wykonywanie wykopów pod instalacje elektryczne i niskoprądowe wraz z układaniem kabli i zasypywaniem wykopów,
- wykonywanie wykopów pod instalacje teletechniczne oraz przepusty pod torami wraz z układaniem kabli,
- wykonanie naprawy ścian i posadzki po demontażu bębna linowego w maszynowni.

Do w/w dnia wykonano roboty budowlane na łączną kwotę 15 964 tys. zł.

W związku z licznymi pytaniami dotyczącymi stanu zaawansowania prac budowlanych w ramach realizowanej obecnie „Rewitalizacji Kanału Elbląskiego na odcinku pomiędzy wrotami Buczyniec a pochylnią Całuny – roboty budowlane na odcinkach pochylniowych” Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku informuje co następuje.

Rozpatrując trwający właśnie remont Kanału Elbląskiego – zabytku XIX wiecznej techniki – należy bezwzględnie pamiętać, że dopiero teraz, po raz pierwszy od ponad 150 lat, przystąpiono do realizacji takiej inwestycji w sposób kompleksowy, polegający na odtworzeniu wszystkich budowli i mechanizmów obiektu.

Rewitalizacja na odcinku pochylniowym (obejmuje wszystkie pochylnie, tzn. Całuny, Jelenie, Oleśnica, Kąty i Buczyniec) jest wykonywana na podstawie projektów technicznych, które nie zawierają jednak części rozwiązań dotyczących poszczególnych urządzeń i obiektów, ze względu na brak możliwości oszacowania ich zużycia na etapie sporządzania w/w dokumentacji. Brak jest także kompletnej, archiwalnej dokumentacji projektowej sporządzonej na potrzeby budowy Kanału. Z tego powodu już na obecnym etapie realizacji robót napotyka się na różne problemy wcześniej nie do przewidzenia np. na torowiskach po spuszczeniu wody z kanału i demontażu torów i podkładek. Problemy pojawiają się również w trakcie prowadzonych prac remontowo–konserwacyjnych poszczególnych elementów i urządzeń maszynowni. Po ich demontażu, oczyszczeniu i na podstawie uzyskanych wyników badań możliwe jest dopiero doprecyzowanie sposobu ich naprawy lub podjęcie decyzji o całkowitej lub częściowej wymianie odpowiednich fragmentów. Przykładem



tego jest wymiana na nowe a nie regeneracja obecnych wałów głównych napędowych na czterech pochylniach oraz odtworzenie w/w wału po ubiegłorocznej awarii na pochylni Oleśnica (stosując jako materiał stal zamiast żeliwa), w wyniku przeprowadzonej ekspertyzy technicznej zdemontowanych wałów. Kolejnym przykładem jest konieczna zmiana technologii demontażu kół wodnych, bębnow linowych oraz skrzyń wodnych na pochylniach: Buczyniec, Kąty, Oleśnica, Jelenie podczas prowadzonych robót. Projekt zakłada demontaż i przetransportowanie na stanowisko remontowe wymienionych elementów za pomocą dźwigu. W rzeczywistości, ze względu na znacznie dużo większą masę w/w elementów od przyjętej w dokumentacji projektowej oraz na ograniczony dojazd do budynków maszynowni, prace remontowe są prowadzone na miejscu. Ma to na celu również ograniczenie znacznego wzrostu kosztów wykonania tych robót.

Ponadto, należy pamiętać o obowiązkowym obowiązku prowadzenia wszelkich prac infrastrukturalnych związanych z obiektem zabytkowym pod stałym nadzorem konserwatorskim. Jest to dodatkowa okoliczność mająca wpływ na skomplikowanie procesu prowadzenia prac remontowych.

Uprzedzając ewentualne pytania odnośnie braku uszczegółowionej dokumentacji projektowej informuje, że do jej sporządzenia konieczny był wspomniany wyżej demontaż, którego wykonanie nie było możliwe na ówczesnym etapie z uwagi na trwającą nieprzerwanie eksploatację obiektu. Przyjęty sposób postępowania stanowił pewien konsensus pomiędzy sporządzeniem uszczegółowionych projektów, a zaistniałymi okolicznościami. Należy bowiem pamiętać, że Kanał Elbląski do października 2012 r. nie został wyłączony z funkcjonowania wychodząc tym samym naprzeciw oczekiwaniom i prośbom jego użytkowników.

Z tego względu sporządzenie brakujących elementów dokumentacji technicznej zostało zaplanowane na etapie wykonywania robót budowlanych. Jednakże projektant, pełniący jednocześnie – podczas realizacji inwestycji – rolę nadzoru autorskiego, niespodziewanie wycofał się przed rozpoczęciem realizacji rzeczowej w/w zadania (mimo zawartej i prawnie obowiązującej umowy w tym zakresie). Poszukiwanie zastępczego nadzoru autorskiego poprzez dwukrotnie ogłoszony przetarg nieograniczony nie przyniosło oczekiwanego rezultatu. W tej sytuacji RZGW w Gdańsku wprowadziło działania mające na celu eliminację zaistniałego ryzyka i zatrudniło inspektora z odpowiednimi uprawnieniami projektowymi, który w części realizuje obowiązki w/w nadzoru (w zakresie specjalności konstrukcyjno–budowlanej bez ograniczeń).

Generalnym wykonawcą robót, w większości o charakterze remontowo–konserwatorskim, jest firma Mostostal Warszawa S.A., która realizuje zadanie inwestycyjne przy udziale ośmiu podwykonawców. Rozpoczęcie realizacji zadania nastąpiło 21.01.2013 r.

Od początku remontu, jako inwestor, obserwowaliśmy brak właściwej kadry kierowniczej po stronie generalnego wykonawcy, koordynującego prace podwykonawców, co miało istotny wpływ na brak



odpowiedniego tempa robót oraz ich jakość. Regularne interwencje ze strony RZGW w Gdańsku spowodowały wymianę kadry kierowniczej na budowie oraz sporządzenie i wdrożenie planu naprawczego, sporządzonego przez wykonawcę. Zaktualizowany harmonogram rzeczowo–finansowy, uwzględniający występujące opóźnienia na budowie, zakłada obecnie terminowe zakończenie robót remontowych na odcinkach pochylniowych. Zintensyfikowane narady na budowie służby inwestorskiej i wykonawców, cykliczne spotkania dyrekcji firmy Mostostal i RZGW w Gdańsku, stanowią zobowiązanie do pilnego rozpatrywania aktualnych problemów dotyczących budowy.

Dzięki wdrażanym działaniom naprawczym widoczna jest stopniowa poprawa organizacji pracy na budowie oraz nieznaczny, ale sukcesywny wzrost tempa prac. Jednakże w dalszym ciągu umowy termin zakończeniu zadania – w części prac dotyczących obiektów budowlanych umożliwiających funkcjonowanie żeglugi na kanale do dnia 30.04.2014 r. – jest zagrożony.

W związku z powyższym uruchomienie pięciu pochylni w przyszłym sezonie żeglugowym jest niemożliwe do przewidzenia w dniu dzisiejszym z uwagi na ścisłą zależność od tempa realizacji robót budowlanych, których postęp jest uzależniony od wielu zmiennych, w tym zjawisk meteorologicznych oraz skutecznego wdrożeniem w/w programu naprawczego.

Galeria zdjęć z placu budowy w/w zadania znajduje się poniżej.



Fot. 1. Wykop pod fundamenty Izby Historii Kanału (w tle widoczny budynek Nadzoru Wodnego Buczyńiec).



Fot. 2. Budowa fundamentów pod torowiska na pochylni Buczyniec.



Fot. 3. Stanowisko górne pochylni Buczyniec.



Fot. 4. Remont komory koła wodnego na pochylni Kąty.



Fot. 5. Budowa fundamentów pod torowiska na pochylni Kąty.



Fot. 6. Kanał obiegowy na pochylni Kąty.



Fot. 7. Stanowisko górne pochylni Oleśnica.



Fot. 8. Przygotowanie zbrojenia na fundamenty torowiska na pochylni Oleśnica.



Fot. 9. Remont w budynku maszynowi na pochylni Oleśnica.



Fot. 10. Stanowisko górne pochylni Jelenie.



Fot. 11. Stanowisko górne pochylni Jelenie.



Fot. 12. Kanał obiegowy na pochylni Jelenie.



Fot. 13. Stanowisko górne pochylni Całuny.



Fot. 14. Widok na stanowisko dolne pochylni Całuny.



Fot. 15. Kanał obiegowy na pochylni Całuny.

Zamieszczone zdjęcia stanowią własność Archiwum RZGW Gdańsk.