

Likwidacja suchego doku przy Nabrzeżu Przemysłowym w Porcie Gdańsk

Adam Bolt, Witold Sterpejkowicz-Wersocki
Politechnika Gdańska

Mirosława Pilarska, Tomasz Bolt
Geo-Ekspert Sp. z o.o.

Streszczenie

Problemy techniczne związane z likwidacją dużego obiektu hydrotechnicznego, stanowiącego utrudnienie nawigacyjne w intensywnie eksploatowanym kanale dostępowym w Porcie Gdańsk. Charakterystyka istniejącej konstrukcji suchego doku, uwarunkowania związane z dokonywaną rozbiórką oraz kolejne etapy robót rozbiórkowych. Wyniki badań geotechnicznych podłoża w dnie kanału wzdłuż nabrzeża potwierdzające wstępną ocenę jakości robót rozbiórkowych. Ocena możliwości zwiększenia głębokości technicznej nabrzeża do rzędnej -10 m A.

W niniejszej pracy przedstawiono problemy techniczne związane z likwidacją dużego obiektu hydrotechnicznego, stanowiącego utrudnienie nawigacyjne w intensywnie eksploatowanym portowym kanale dostępowym w Porcie Gdańsk.

Dwukomorowy dok zlokalizowany przy Nabrzeżu Przemysłowym wybudowano w latach 1970-1972. Komory dokowe służyły do budowy żelbetowych, pływających skrzyń falochronowych, na potrzeby budowanego w tym czasie Portu Północnego.

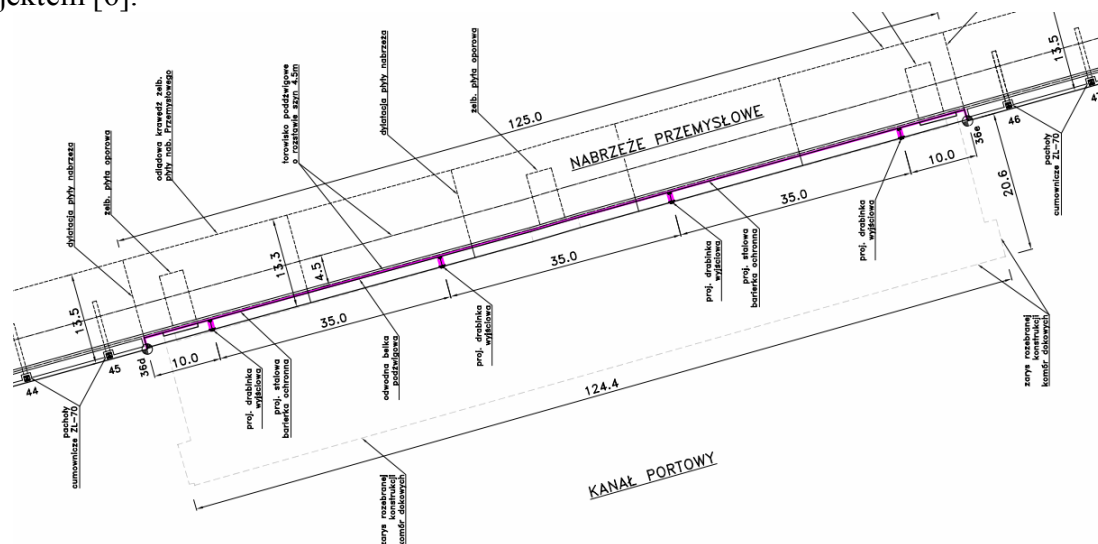
Prace projektowe dotyczące możliwości rozbiórki poprzedziła ekspertyza techniczna [4], określająca możliwości, warunki i sposób rozbiórki dwu komór dokowych znajdujących się przy Nabrzeżu Przemysłowym w Kanale Kaszubskim w Gdańsku, wykonana w 2000 roku przez bardzo doświadczony zespół projektantów hydrotechników mgr. inż. Kazimierza Mioduszewskiego i mgr inż. Barbarę Zrzelską z PPBH „Aquaprojekt” Sp. z o.o. Problem rozbiórki nie był prosty, zarówno pod względem pozyskania środków, jak i wykonawczym, o czym świadczy podjęcie przez Inwestora prac projektowych dopiero w roku 2012. Ten sam zespół opracował wówczas projekt robót rozbiórkowych komór dokowych przy Nabrzeżu Przemysłowym w Porcie Gdańsk [6]. W dokumentacji tej określono podstawowe założenia rozbiórki istniejącego obiektu wraz z koncepcją zachowania części elementów określających linię Nabrzeża Przemysłowego. Ze względu na złożoność problemów geotechnicznych i hydrogeologicznych związanych ze zmianami w podłożu podczas rozbiórki tak dużego obiektu poniżej zwierciadła wody konieczne było opracowanie w lutym 2013 roku specjalnego projektu technologicznego wykonania dalszych robót rozbiórkowych komór dokowych przy Nabrzeżu Przemysłowym w Porcie Gdańsk, obejmującego – docelowe i tymczasowe zabezpieczenie stateczności konstrukcji nabrzeża (ścianki szczelnej) wraz z określeniem etapów prac rozbiórkowych oraz obniżenia ciśnienia wody naporowej pod płytą korka. Projekt ten wykonał Adam Bolt z zespołem projektowym Przedsiębiorstwa Geo-Ekspert Sp. z o.o. w Gdańsku. Realizacji tak trudnego zadania podjęła się firma MARTOM Sp. z o.o. z siedzibą w Słupsku. Inwestorem był właściciel terenu Zarząd Portu Gdańskiego S.A. Dużą pomocą była projektowa dokumentacja archiwalna [1] z okresu budowy wykonana przez Przedsiębiorstwo BPBM Projmors oraz rozpoznanie podłoża zawarte w dokumentacji geologiczno-inżynierskiej Nr 0513/191 Cz. „B” [5], wykonanej przez Przedsiębiorstwo Hydrogeologiczne w Gdańsku w 1971 roku, a także informacje dotyczące technologii wykonanych robót, przekazane przez pracowników Przedsiębiorstwa Hydrobudowa 4,

realizujących ten obiekt. Badania sprawdzające podłoże przed nabrzeżem wykonał dr inż. Arkadiusz Kryczalło z zespołem Przedsiębiorstwa GEOSET S.C. w Gdańsku.

Wszystkim osobom zaangażowanym w realizację prac rozbiórkowych składamy serdeczne podziękowania za współpracę.

Opis obiektu

Na rys. 1 przedstawiono ogólne wymiary nabrzeża i jego wyposażenie zgodnie z projektem [6].



Rys. 1 - Nabrzeże przemysłowe według [6]

Dok zlokalizowano na środkowym odcinku nabrzeża Przemysłowego w Kanale Kaszubskim. Miał łączną długość 124,4 m i szerokość w osiach ścianek zewnętrznych 20,6 m. Nabrzeże to na całej długości miało głębokość techniczną 9,0 m. Dok składał się z dwóch komór o identycznej konstrukcji, zamkniętych z obu stron bramami i przedzielonych grodzą poprzeczną - stacją pomp.



Rys. 2 - Widok komory wschodniej doku i grodzi zewnętrznej od strony Kanału oraz bramy wschodniej doku i Nabrzeża Przemysłowego przed rozpoczęciem robót rozbiórkowych. Fot. własna

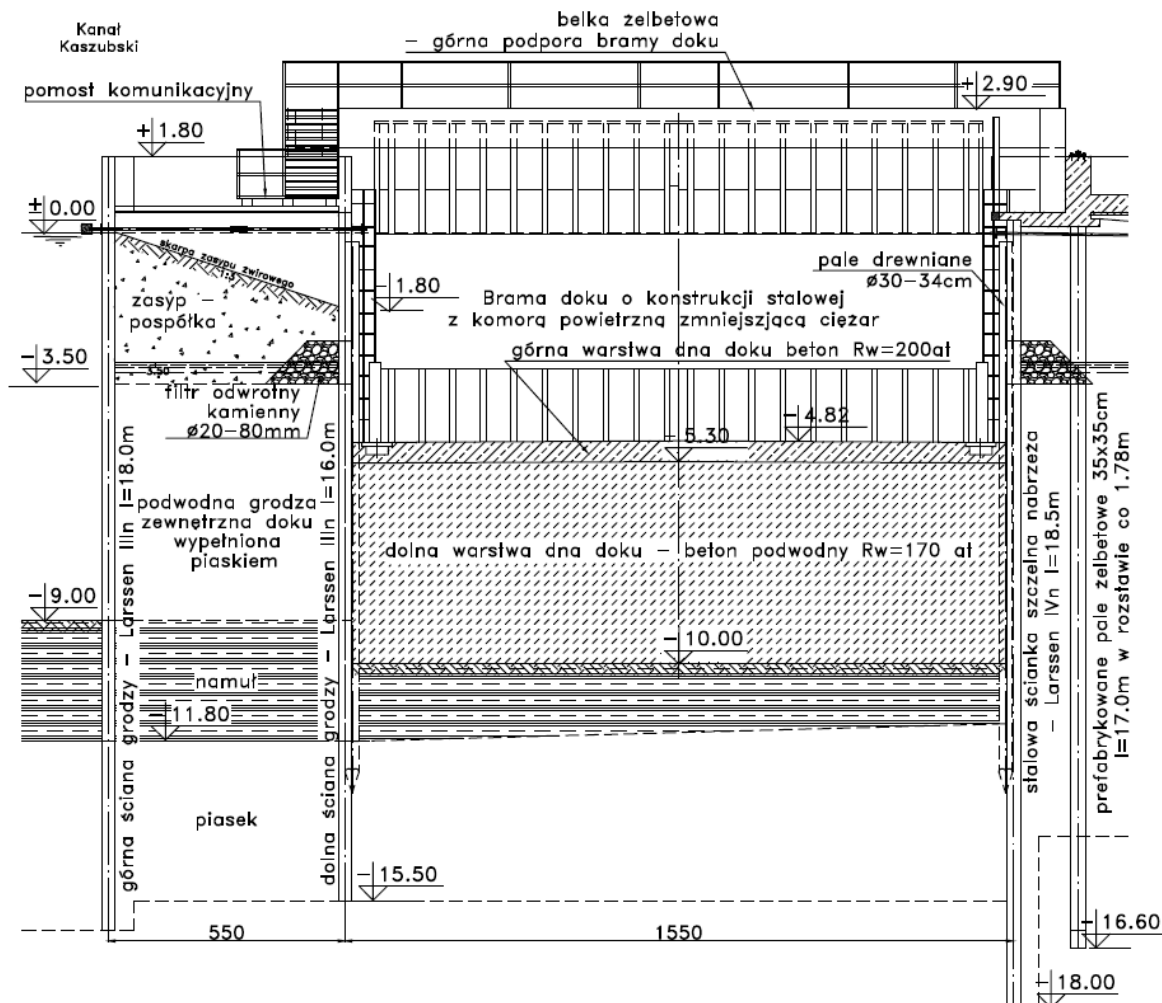
Były to komory z dnem grawitacyjnym, betonowym i ścianami bocznymi, podłużnymi w postaci podwójnych gródz ze stalowej ścianki szczelnej. Typowy przekrój pokazano na rys. 4. Grodza od strony lądu wbudowana jest w nabrzeże i stanowi część jego konstrukcji. Grodza

ta pozostała w stanie nienaruszonym. Grodza zewnętrzna (rys. 2 i 3) była wykonana z dwu rzędów stalowych ścianek szczelnych Larssen IIIIn, wbitych do rzędnej -16,2 m od strony Kanału Kaszubskiego i do rzędnej -15,5 m od strony wewnętrznej. Korona grodzy (ścianki zewnętrznej) znajdowała się na rzędnej +1,8 m. Obie ścianki grodzy były kleszczone i spięte ściągamami oraz połączone przeponami wykonanymi z takiej samej ścianki szczelnej. Przestrzeń pomiędzy ściankami była wypełniona piaskiem od dna do rzędnej -3,5 m. Materiał ten usunięto przed wyciągnięciem zewnętrznej ścianki szczelnej oddzielającej nieckę doku od kanału portowego. Po usunięciu ścianki osady denne kanału mogły swobodnie przemieszczać się do niecki poddokowej o większej głębokości. Bramy dokowe miały konstrukcję stalowych tarcz, szczelnie osadzonych w specjalnych wnękach. Istotną rolę w pracach rozbiórkowych odegrała grodza poprzeczna (komora pomp) wykonana z brusów ścianki stalowej Larssen IIIIn, zapuszczonych do głębokości -16,5 m. Grodza była kleszczona i spięta ściągamami oraz wyposażona w żelbetowy strop. Strop ten rozebrano w pierwszej kolejności, udostępniając dno grodzy.



Rys. 3 - Widok komory zachodniej doku i grodzy zewnętrznej grodzy od strony kanału po rozpoczęciu rozkuwania płyty dna doku. Fot. własna

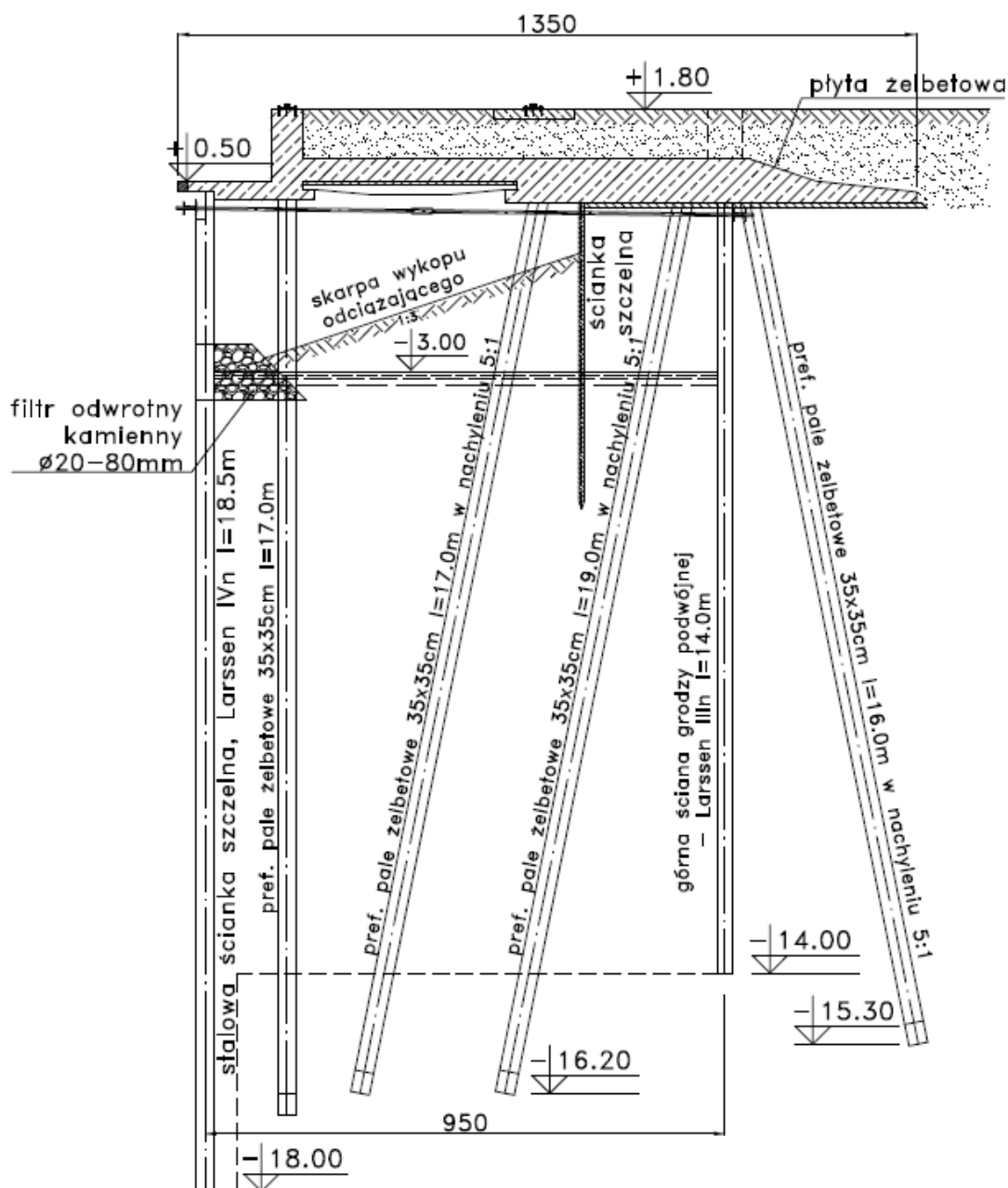
Rzędna korony grodzy wynosiła +1,8 m. Grodza miała dno betonowe o grubości 5,0 m, które skruszono w pierwszej kolejności z pozostawieniem skruszonego materiału w postaci kruszbetu uzupełnionego materiałem żwirowym. Warstwa ta o dobrych właściwościach filtracyjnych wykazywała niezbędną w celu redukcji ciśnienia przepuszczalność oraz granulację zabezpieczającą przed powstaniem zjawisk sufozyjnych.



Rys. 4 – Typowy przekrój poprzeczny komory doku przed rozbiórką [4], [6]

Konstrukcję Nabrzeża Przemysłowego (rys. 5) stanowi nabrzeże płytowe o szerokości 13,5 m, na ruszcie z żelbetowych pali prefabrykowanych o przekroju 35x35 cm, o długościach 16,0 i 17,0 m, w trzech rzędach. Płytę oparto na grodzy ze stalowych ścianek szczelnych w rozstawie co 10 m. Przednią (odwodną) ściankę z brusów Larsen IVn pograżono do głębokości -18,0 m, tylną, z brusów Larsen III n, wbito do rzędnej -14,0 m. Obie ścianki są kleszczone i spięte ściągiem $\varnothing 55$ mm na rzędnej 0,00 m A. Grodza ze ścianek nie jest powiązana z żelbetową konstrukcją płyty nabrzeża.

Pod płytą nabrzeża, za przednią ścianką szczelną, uformowano zasyp odciążający z filtrem odwrotnym z tłuczni (usypanym na rzędnej -3,5 m), pozwalającym na obniżenie za ścianką zwierciadła wody do -3,0 m. Zasyp od strony odlądowej oparto o istniejącą, częściowo żelbetową, a częściowo drewnianą ściankę szczelną, pograżoną do głębokości około -5,45 m. Znajduje się ona w odległości około 6,9 m od osi przedniej stalowej ścianki szczelnej.



Rys. 5 - Przekrój Nabrzeża Przemysłowego z grodzą wewnętrzną

W płycie nabrzeża przewidziano rozbiorną nawierzchnię (z płyt prefabrykowanych) pozwalającą na wejście do znajdującej się pod nią komory. Przekrój nabrzeża pokazano na rys. 5.

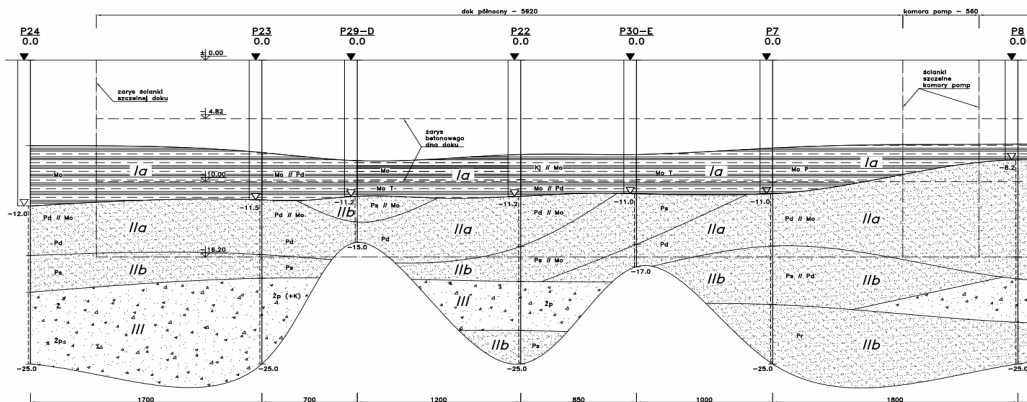


Rys. 6 - Korozja ścianki Nabrzeża Przemysłowego. Fot. własna

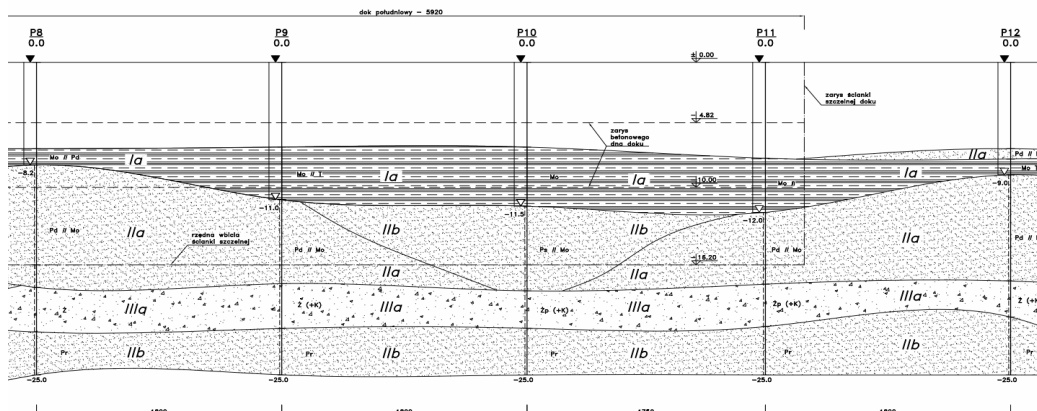
Warunki geotechniczne

Uogólnione przekroje geotechniczne [1] przedstawiono na rys. 7.

a)



b)



Rys. 7 - Schemat budowy geologicznej: a) pod dokiem północnym i komorą pomp, b) pod dokiem południowym

Od strony odlądowej nabrzeża, za ścianką szczelną, w podłożu zalegają:

- Od poziomu terenu na rzędnej +1,8 m do rzędnej +/- 0,00 m A, warstwa zasypu o parametrach: $\gamma = 18 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 27^\circ$;
- Następnie do głębokości -2,6 m, warstwa namulów o parametrach: $\gamma' = 7 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 7^\circ$, $c=17 \text{ kPa}$;

- Poniżej, do głębokości -8,0 m, piasek drobnoziarnisty (IIa) o parametrach: $\gamma' = 10 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 30^\circ$;
- Następnie do -11,0 m, warstwa namulów (Ia) o parametrach: $\gamma' = 6 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 12^\circ$, $c=20 \text{ kPa}$;
- Poniżej rzędnej -11,0 do -25,0 m, zalegają piaski (IIa,IIb,) o parametrach: $\gamma' = 10 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 34^\circ$.

Od strony odwodnej nabrzeża:

- Warstwa namulów od -10,0 m do -11,8 m o parametrach: $\gamma' = 6 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 9^\circ$, $c=20 \text{ kPa}$; namuły te w znacznej części wybrano lub zmieszano z pokruszonym betonem (kruszbet). Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w zakresie głębokości od 10,5 m do 11,8 m warstwa namulów pozostała nienaruszona (poza zasięgiem narzędzi czerpiących),
- Następnie, znajdują się piaski w stanie średnio zagęszczonym o parametrach: $\gamma' = 11 \text{ kN/m}^3$, $\varphi = 33^\circ$, które przewarstwione są poniżej głębokości wbicia ścianki (-18,0 m) od rzędnej około -18,0 m do około -21,5 m soczewką żwirowo-kamienną (IIIa). Warstwa ta charakteryzuje się dobrymi parametrami wytrzymałościowymi i dobrą przepuszczalnością. W obrębie komory pomp warstwa ta miała bezpośredni kontakt z kruszonym materiałem. Obserwacje prowadzone w trakcie wykonywania prac rozbiórkowych wskazują, że w żadnej fazie prowadzenia prac grunty te nie uległy upłynnieniu na skutek sufozji.

Warunki hydrostatyczne obiektu

W warunkach eksploatacji doku stateczność dna, wynikająca z warunku równowagi sił pionowych, była zapewniona przez odpowiedni ciężar (grubość) płyty dennej. Podczas robót rozbiórkowych, ciężar ten ulega zmniejszeniu, co nieuchronnie prowadzi do pogorszenia warunków stateczności płyty. Warunki te mogą ulec poprawie przez zmniejszenie obciążenia siłą wyporu, co można uzyskać przez zastosowanie otworów odciążających lub odpowiednie dociążenie rozkuwanej płyty betonowej warstwą wody. Możliwy jest również wariant mieszany.

W celu redukcji ciśnień działających na spąg warstwy namulów znajdującej się pod płytą korka doku (rys. 8) zaprojektowano otwory odciążające. W wyniku zmniejszenia ciśnienia możliwe było wykonanie robót rozbiórkowych „na sucho” do rzędnej -7,3 m A. Rozbiórka pozostałej grubości płyty doku wymagała częściowego lub całkowitego zatopienia komór doku.

Wariant zaproponowany przez Wykonawcę robót i rozszerzony przez Autorów polegał na zachowaniu stateczności podłoża pod płytą denną doku przez dociążenie wodą w komorach doku. Dodatkowo wykorzystano tu komorę pomp do zredukowania ciśnień działających na spód warstwy namulów. Wykorzystując budowę geologiczną podłoża pod komorą pomp (w tym miejscu nie ma warstwy namulów, a piaski drobne ulegają wypiętrzeniu), po usunięciu płyty dennej wystąpił napływ wody gruntowej do komory, którą należało odpompować. Komora pomp pozbawiona płyty dennej funkcjonowała jak wielka studnia, redukując ciśnienia działające na płytę w przyległych komorach doku. W komorze pomp płytę denną można było usuwać „na sucho” do rzędnej -9,0 m A. Pozostały metr (do rzędnej -10,0 m A) można było również rozkuwać „na sucho”, jednak trzeba było być przygotowanym na odpompowanie wody z komory i ewakuację ludzi oraz sprzętu w przypadku wystąpienia intensywnego napływu wody. W takiej sytuacji dokończenie rozkucia płyty powinno odbyć się ze sprzętu pływającego, w komorze częściowo wypełnionej wodą. Gruz betonowy pochodzący z rozkucia ostatniego metra płyty pozostawiono tymczasowo w komorze. Gruz ten przysypano równomiernie na całej powierzchni komory pomp metrową warstwą drobnego

h_3 – głębokość wody w komorze doku (zmienna).

Obliczone wymagane głębokości wody w komorze doku zestawiono w tabl. 1 w zależności od wytworzonej depresji (redukcji) ciśnienia pod dnem doku ($F=1,0$):

Tabl. 1. - Wymagana głębokość [m] wody w komorze doku h_3

Grubość [m] płyty doku h_2	Wymagana głębokość [m] wody w komorze doku h_3			
	Depresja pod spąganiem warstwy namulów $S_0 = 0$ [m]	Depresja pod spąganiem warstwy namulów $S_0 = 1$ [m]	Depresja pod spąganiem warstwy namulów $S_0 = 3$ [m]	Depresja pod spąganiem warstwy namulów $S_0 = 5$ [m]
5,0	0,0	0,0	0,0	0,0
4,5	0,0	0,0	0,0	0,0
4,0	0,0	0,0	0,0	0,0
3,5	1,0	0,0	0,0	0,0
3,0	2,2	1,2	0,0	0,0
2,5	3,3	2,4	0,3	0,0
2,0	4,5	3,5	1,5	0,0
1,5	5,6	4,6	2,7	0,7
1,0	6,8	5,8	3,8	1,8

Założono, że dla grubości płyty doku mniejszej od 1,0 m nastąpi połączenie z warstwą piasków drobnych ze względu na jej wypiętrzenie w rejonie komory pomp. Przyjęto obniżenie ciśnienia działającego na spąg warstwy namulów. W przypadku wariantu z depresją $S_0=3,0$ m obliczono dopływ do komory pomp przez dno wykopu. Jako górne oszacowanie dopływu przyjęto $152 \text{ m}^3/\text{h}$ obliczone dla współczynnika filtracji piasków drobnych $k=8,64 \text{ m/d}$ bez uwzględnienia wpływu warstwy namulów zalegającej pod dnem doku.

Etapy robót rozbiórkowych

W ekspertyzie technicznej [4] określono możliwości, warunki i sposób rozbiórki dwu komór dokowych znajdujących się przy Nabrzeżu Przemysłowym w Kanale Kaszubskim w Gdańsku, natomiast projekt [6] określił sposób i zakres robót rozbiórkowych komór dokowych. Projekt ten przewidywał dwa etapy robót rozbiórkowych.

Etap I - przygotowawczy obejmujący: uszczelnienie i zabezpieczenie bram doku, osuszenie i oczyszczenie dna doku, rozbiórki wyposażenia (pomostu, klatki schodowej, trafostacji), częściową rozbiórkę i oczyszczenie stacji pomp, rozbiórkę nadbudowy grodzy poprzecznej (pozostały ścianki poniżej dna doku), rozkucie żelbetowej płyty dennej o grubości 0,5 m (rzędne od -4,8 do -5,3 m A; rys. 9), obcięcie pali ochronnych przy ścianie nabrzeża do -5,2 m A oraz konserwację stalowej ścianki szczelnej nabrzeża do rzędnej -5,3 m A. Roboty te wykonano do dnia 01.02.2013 r.

Rozpoczęto też roboty rozbiórkowe II etapu w osuszonych systemem pompowym komorach dokowych polegające na rozkuwaniu płyty betonowej dna doku.

Etap II - zasadniczy

W ramach tego etapu wyłoniła się faza IIa, polegająca na rozkuciu korka betonowego do rzędnej -6,8 m A (około 1,5 m grubości), którą nieco zwiększono po szczegółowej analizie warunków współpracy dna doku ze ściankami szczelnymi obudowy, co pozwoliło na wyrównanie dna doku do rzędnej -7,3 m. Osiągniętą rzędną rozkucia uznano w tej fazie za maksymalną wartość możliwą do osiągnięcia przy zachowaniu warunków bezpieczeństwa konstrukcji obiektu.



Rys. 9 - Widok osuszonej zachodniej komory doku po rozpoczęciu robót rozbiórkowych rzędna dna - 4,82 m n.p.m. Na wprost widoczna brama doku, po prawej stronie skorodowana ścianka szczelna Nabrzeża Przemysłowego, po lewej stronie ścianka grodzy zewnętrznej. Fot. własna

Etap III - wykonanie robót końcowych po rozkuciu korka

Dalsze prace wymagały zapewnienia bezpieczeństwa Wykonawców w warunkach wysokiego ciśnienia wody naporowej. Spowodowało to wyłonienie fazy IIIa, poprzedzonej wykonaniem opracowania [8], obejmującego analizę rozwiązań technologicznych prac II etapu rozbiórki doku według [6], które przewidywały przed rozkuciem najgłębszej warstwy korka (o grubości 3,0 m, od rzędnej -7,0 do -10,0 m A) obniżenie poziomu wody pod płytą za pomocą studni depresyjnych, tak, aby można było wykonywać te roboty „na sucho”.



Rys. 10 - Widok komory pomp po wycięciu ścianek szczelnych do poziomu dna grodzy wykorzystywanej, jako duża studnia odciążająca po udroźnieniu jej dna. Fot. własna

W projekcie [8] dokonano analizy możliwości odwodnienia z wykazaniem liczby otworów odciążających, w systemie przewiertów przez płytę pracujących na samowylew. Jednocześnie dokonano analizy stateczności nabrzeża i koniecznego podparcia ścianki szczelnej nabrzeża. Rozważono tu dodatkowe kotwienie ścianki, zastosowanie rozpór stalowych oraz wariant z przyporą podpierającą ściankę z kruszbetu oraz dociążaniem dna doku kruszonym materiałem. Wariant ten uznano jako optymalny ze względu na wykorzystanie materiału rozbiórkowego do dociążenia podłoża oraz podparcia w formie przymy nabrzeża w trakcie prowadzonych robót. Wszystkie zmiany i kroki postępowania wykonano w porozumieniu z nadzorem autorskim projektu [8]. W realizowanym wariantcie przyjęto następującą kolejność robót:

1. Wykonywanie robót rozbiórkowych w komorach dokowych „na sucho” do rzędnej - 7,3 m, bez rozparcia. Sprzęt rozbiórkowy oraz pracownicy ulokowani byli na rozkuwanym dnie korka. Pracowników i sprzęt zabezpieczono pontonami, gwarantującymi pełne bezpieczeństwo prowadzonych robót. W fazie tej pozyskiwany materiał pozostawał wewnątrz komór doku, jako materiał dociążający płytę.
2. Obniżenie poziomu wody pod płytą. Wyróżniono tu kolejne fazy robót:
 - Faza I – zainstalowanie dwu pomp zasadniczych i rezerwowej o wydajności 50 m³/h każda, minimalnej wysokości podnoszenia 12,0 m w komorze pomp (rys. 10) oraz wykonanie 2 otworów odciążających do kontrolowania wartości ciśnienia w podłożu pod płytą korka w obrębie komór dokowych. Konstrukcja otworów i ich zasyp zabezpieczyły odpowiednią przepuszczalność oraz odporność na sufozję.
 - Faza II – rozkucie sukcesywne płyty korka w obrębie stacji pomp do rzędnej -10 m z pozostawieniem kruszonego betonu i jednoczesnym uzupełnianiem żwirem morskim o dobrych właściwościach filtracyjnych z miejscowego składowiska oraz odpompowywaniem wody napływającej do komory. Uzyskany filtr umożliwił bezawaryjną pracę systemu drenażowego i pomp. System ten umożliwił prowadzenie dalszych prac „na sucho” w komorach do głębokości około -9,0 m. W trakcie rozbiórki korka kontrolowano wypływ wody w otworach kontrolnych i w razie potrzeby podnoszono poziom wody w doku.
 - Faza III - rozbiórkę korka w komorach dokowych do rzędnej -11,5 m wykonywano przy częściowym lub całkowitym zalaniu wodą komór dokowych. Prowadzone sukcesywnie prace wyburzeniowe i rozbiórkowe pozwoliły uniknąć niebezpieczeństwa wyłamania dna i upłynnienia podłoża. W trakcie robót utrzymywano przyporę z kruszbetu przy ścianie zgodnie z założeniami projektu [8]. Przyporę zmniejszono w ostatniej fazie robót do rzędnej około -9,0 m z pozostawieniem ciągłej warstwy kruszbetu wzdłuż nabrzeża o miąższości około 1÷1,5 m.

Etap IV - roboty końcowe

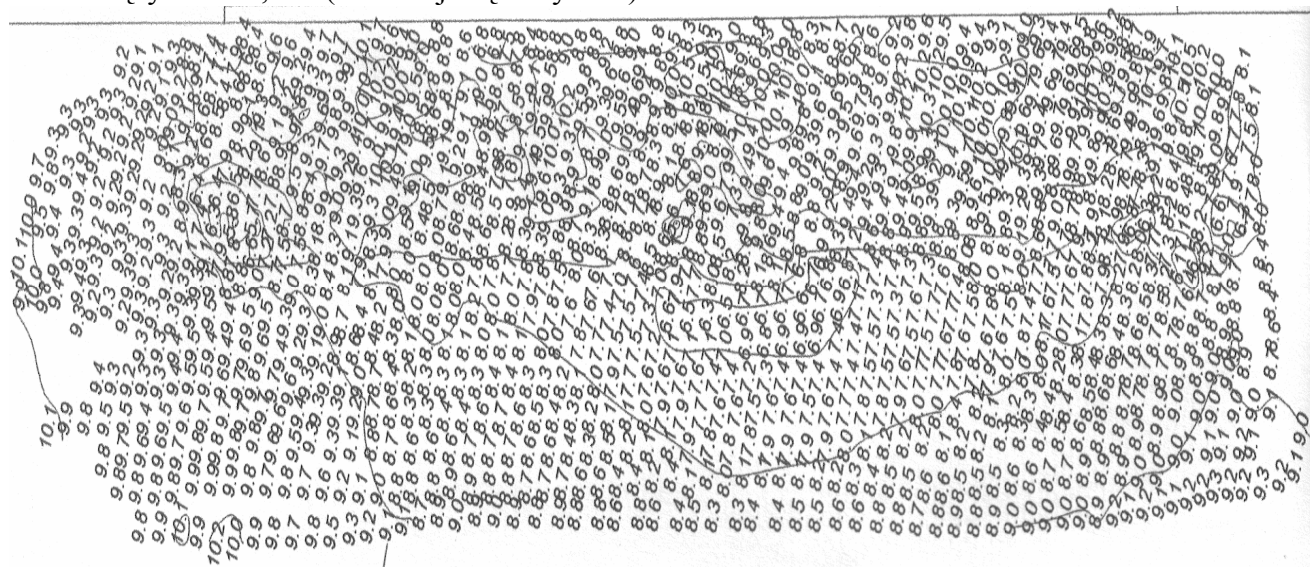
Po rozkruszeniu całości dna doku przystąpiono do usuwania ścianek szczelnych grodzy zewnętrznej i progów bram doku. Prace te nie miały już zasadniczego znaczenia dla możliwych zmian stanu podłoża przed ścianką szczelną nabrzeża. Zasadniczym problemem prac końcowych było usuwanie pozostałości po konstrukcji doku w formie brył betonu, które wymagały rozkucia na dnie kanału. Prace te objęto pełną kontrolą nurków oraz badaniami i atestami czystości dna. Opinie te stanowią załącznik dokumentujący stan głębokości kanału określony jako bezpieczny dla konstrukcji istniejącego nabrzeża.

W trakcie prac remontowych wykonano dodatkowe utwierdzenie górą oraz naprawę ścianki zgodnie projektem [6], co poprawiło utwierdzenie ścianki górą i obliczeniowy wskaźnik wytrzymałości. Przeprowadzone prace rozbiórkowe wykonano, przestrzegając reguł określonych przy redukcji ciśnienia wody naporowej, według [8], co pozwoliło uniknąć

destrukcji podłoża gruntowego przed ścianką szczelną. Całkowita rozbiórka konstrukcji doku spowodowała pozostawienie przy Nabrzeżu Przemysłowym, na długości 124 m, dna w stanie nienaruszonym poniżej rzędnej -11,5 m. Powyżej tej rzędnej znajdował się materiał pochodzący z kruszenia betonu (około 1 do 1,5 m) oraz osady denne, które napłynęły do niecki.

Badania odbiorcze dna przy nabrzeżu

Wykonawca uzgodnił z Inwestorem sposób odbioru dna i utrzymania głębokości na tym akwenie, ponieważ robót tych nie obejmował swoim zakresem Projekt Budowlany [6], a harmonogram robót pogłębiarskich kanału nie był skoordynowany z zakończeniem prac rozbiórkowych doku. Profil dna przed przystąpieniem do ostatecznego profilowania przedstawiono na rys. 11. Na analizowanym planie wyraźnie widoczne jest spłylenie kanału portowego wzdłuż doku do szerokości około 50 m. Wobec przegłębienia dna w obszarze niecki doku znacznie poniżej tych rzędnych, po usunięciu zewnętrznej ścianki szczelnej, nastąpiła migracja osadów dennych do obszaru byłej niecki, co uwidoczniło się spłyleniami dochodzącymi do 8,5 m (w dolnej części rys. 11).



Rys. 11 - Plan sondażowy dna w fazie końcowej robót rozbiórkowych [2]

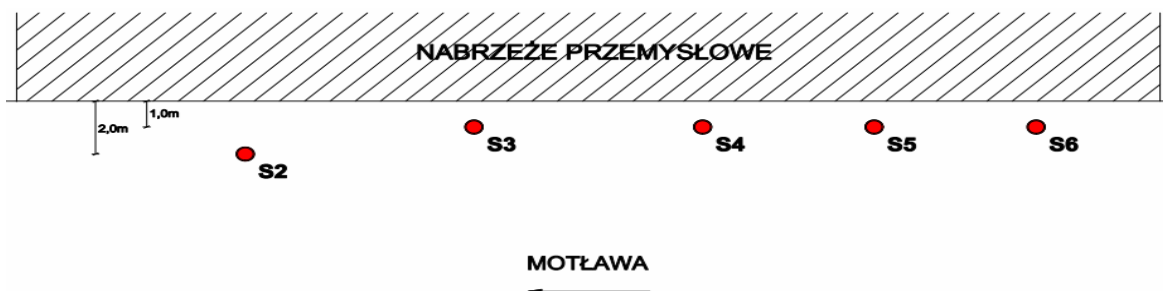
Stan zasypu przy ścianie szczelnej zgodnie z tym planem wykazuje następujące parametry:

- Rzędna góry przypory -8,1 do - 9,7 m,
- Szerokość półki przy ścianie nabrzeża 3,0 m,
- Nachylenie skarpy przypory zmienne,
- Całkowita szerokość przypory przy dnie kanału około 5,0 m.

Badania techniczne stanu podłoża przed ścianką szczelną

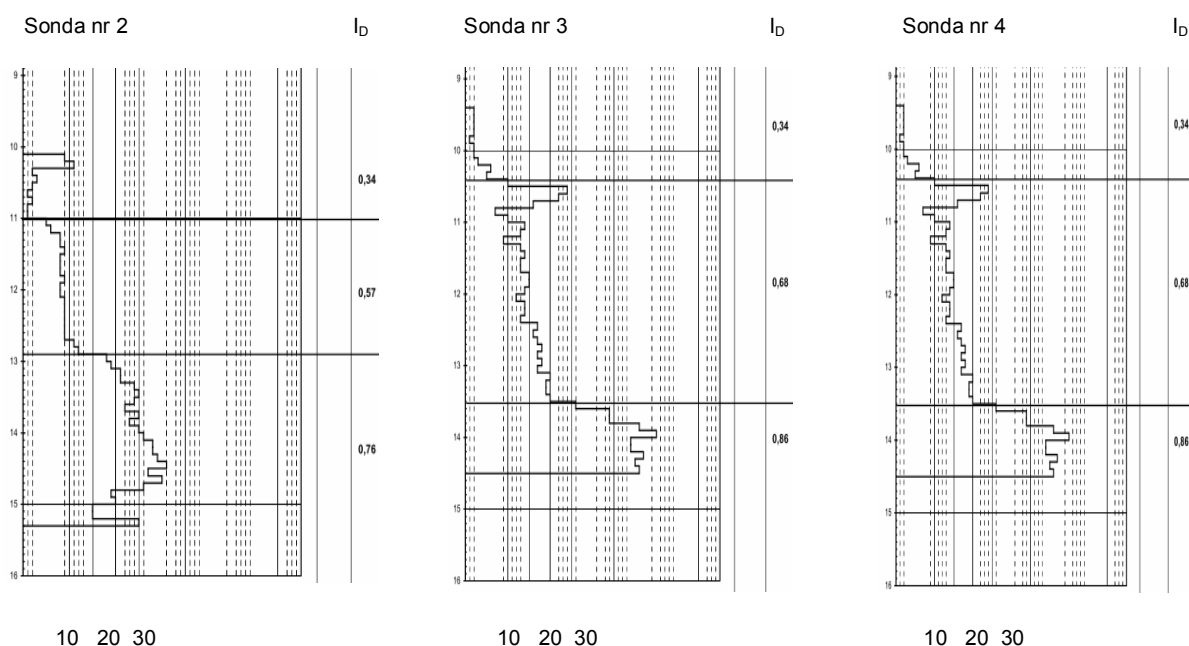
W celu stwierdzenia rzeczywistego stanu podłoża gruntowego po zakończeniu prac rozbiórkowych wykonano badania kontrolne z zastosowaniem sondy dynamicznej średniej, o ciężarze 30 KG. Punkty pomiarowe wyznaczono w odległościach 1 m (otwory nr S3, S4, S5, S6) i 2 m (otwór nr S2) od nabrzeża w rozstawie od 15 do 20 m. Badania wykonano w 6 punktach do głębokości około 5 m poniżej dna do strefy zagęszczonych piasków grubych i żwirów. Badania te wykonała firma specjalistyczna Geoset S.C. z Gdańska. Lokalizację punktów badawczych przedstawiono na rys. 12. Uzyskane wyniki potwierdziły wstępną ocenę jakości przeprowadzonych prac i pozwoliły stwierdzić, że podłożo gruntowe nie uległo naruszeniu w trakcie prowadzonych prac.





Rys. 12 - Lokalizacja punktów pomiarowych w badaniach zagęszczenia podłoża

Charakterystyczne wyniki sondowania sondą dynamiczną średnią poniżej dna kanału wzdłuż ścianki nabrzeża zestawiono na rys. 13.



Rys. 13. Przykładowe wyniki badań stanu podłoża sondą dynamiczną średnią [3]

Obserwacja urobku uzyskiwanego podczas wydobywania materiału skruszonego zmieszanego z namulem wskazuje, że obciążenie przekazywane przez płytę doku spowodowało konsolidację tych gruntów i ich stan w tym miejscu był znacznie lepszy niż wykazywany w dokumentacji [1]. Warstwa ta w trakcie prowadzonych robót stanowiła przepięć mało przepuszczalną, ograniczającą dopływ wody do warstwy drenażowej pod płytą niecki doku. Zasięg miąższości zalegania tej warstwy sprawdzono metodą sondowania dynamicznego. Z przeprowadzonych badań wynika, że dla otworów nr 2, 3, 4 i 5 warstwa ta sięga do głębokości około -10,5 do -11,0 m, a występujące grunty są średnio zagęszczone, natomiast poniżej 13,5 m, jako zagęszczone. Z badań tych wynika, że w trakcie robót rozbiórkowych nie doszło do rozluźnienia podłoża i warstwy położone na głębokości poniżej 10 m można traktować jako grunty nośne. Grunty te nie uległy zmianie w trakcie prowadzonych robót, gdyż nie zaobserwowano zjawisk, powodujących możliwość rozluźnienia tego podłoża na wysokości niecki dokowej. W trakcie prowadzonych prac rozbiórkowych nie wystąpiły rozszielnienia ścianki, mogące powodować wynoszenie materiału gruntowego. Z oceny stanu konstrukcji przed zalaniem oraz dokumentów przeglądu podwodnego przez nurków przyjęto, że ośrodek gruntowy za ścianką szczelną nie uległ istotnemu pogorszeniu w stosunku do warunków przyjmowanych w analizach stateczności

[8]. Od strony odwodnej istotną poprawę dała warstwa kruszbetu, zalegająca na rzędnych poniżej głębokości - 9,0 m A.

Ocena możliwości zwiększenia głębokości technicznej nabrzeża do rzędnej -10,0 m A.

Typowy przekrój przez nabrzeże w stanie po wykonanej rozbiórce doku i rewitalizacji nabrzeża pozostał niezmieniony (patrz rys. 5). W projekcie technologicznym [8] sprawdzono stateczność nabrzeża przy założonej, docelowej głębokości technicznej -10,0 m. Obliczenia przeprowadzono (zgodnie z przepisami) dla głębokości dopuszczalnej ustalonej na rzędnej -10,5 m, dla ścianki niezabezpieczonej oraz z konstrukcjami zabezpieczającymi. W obliczeniach [8] przyjęto pozostawienie przy ścianie szczelnej w dnie przypory z gruzu betonowego. Wyniki obliczeń potwierdziły pełną stateczność nabrzeża. Maksymalny moment zginający wyniósł 408 kNm, a głębokość wbicia ścianki szczelnej okazała się wystarczająca. Proponowana przypora z gruzu betonowego, zgodnie z projektem [8], miała mieć następujące parametry: rzędna góry przypory -7,0 m A, szerokość półki przy ścianie nabrzeża 1,5 m, nachylenie skarpy przypory 1:1,5, całkowita szerokość przypory przy dnie kanału 5,0 m.

Podsumowanie

Po przeprowadzonych robotach rozbiórkowych, pracach rewitalizacyjnych oraz badaniach odbiorowych nabrzeże przekazano do eksploatacji.

Założenia do sposobu eksploatacji określono w projekcie [6] z uwzględnieniem pasa technicznego o głębokości -9,0 m na szerokości 2,5 m wzdłuż ścianki.

W zaleceniach powykonawczych zastrzeżono, że eksploatacja powinna przebiegać bez nadmiernych przegłębień przy nabrzeżu powodowanych przez cumujące statki. Wszelkie przegłębienia przekraczające wartość rzędnej -10,5 m powinny być natychmiast usuwane, gdyż mogą zagrażać bezpieczeństwu obiektu.

Po 4 latach eksploatacji nabrzeża nie stwierdzono jakichkolwiek objawów zagrożenia stateczności, stwierdzono natomiast występujące w jednym miejscu przegłębienie dna.

Po usunięciu przegłębienia dopuszczono wyrównanie dna do głębokości -10 m A oraz podczas eksploatacji przeprowadzono uważną kontrolę stateczności nabrzeża i docelowo zabezpieczenie dna przed rozmyciem w pasie technicznym o szerokości 12 m [6].

LITERATURA

- [1] Archiwalna dokumentacja techniczna dotycząca "Zakładu Prefabrykacji Skrzyń fałochronowych w Gdańsku", Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Projmors, Gdańsk, 1970-1972
- [2] Badania profilu dna przy nabrzeżu oraz atesty czystości dna, 2013
- [3] Badania sondą dynamiczną średnią, Geoset S.C., Gdańsk, 2013
- [4] Ekspertyza techniczna określająca możliwości, warunki i sposób rozbiórki dwu komór dokowych znajdujących się przy Nabrzeżu Przemysłowym w Kanale Kaszubskim w Gdańsku, PPBH „Aquaprojekt” Sp. z o.o., 2000
- [5] Materiały archiwalne – Dokumentacja geologiczno – inżynierska Nr 0513/191 Cz. „B”, Przedsiębiorstwo Hydrogeologiczne w Gdańsku, 1971
- [6] Projekt robót rozbiórkowych komór dokowych Nabrzeżu Przemysłowym w Porcie Gdańsk, PPBH „Aquaprojekt” Sp. z o.o., 2012
- [7] Projekt technologiczny robót firmy MARTOM Sp. z o.o., Słupsk, 2012/13
- [8] Projekt technologiczny wykonania dalszych robót rozbiórkowych komór dokowych przy Nabrzeżu Przemysłowym w Porcie Gdańsk. Część I – docelowe i tymczasowe zabezpieczenie stateczności konstrukcji nabrzeża (ścianki szczelnej) wraz z

określeniem etapów prac rozbiórkowych. Część II – obniżenie ciśnienia pod płytą korka. Przedsiębiorstwo Geo-Ekspert Sp. z o.o., Gdańsk, 2013.

- [9] Wizje lokalne oraz materiały zdjęciowe z inwentaryzacji i prowadzonych prac rozbiórkowych w okresie luty - sierpień 2013.

Liquidation of the dry dock at the Industrial Quay in the Port of Gdańsk

Summary. This paper presents technical problems associated with the liquidation of a large hydrotechnical facility, which is a navigational disruption in an intensively exploited access channel at the Port of Gdansk. The characteristics of the existing dry dock structure and the conditions associated with the carried out demolition and the subsequent stages of demolition works has been presented. Due to the intention to use one of the walls of the dock, as a quay, demolition works required special care and carefulness so that no degradation of the subsoil would occur. The results of geotechnical investigations of the subsoil in the bottom of the channel along the quay has been presented, which confirm the preliminary assessment of the quality of demolition works and allow to conclude that the soil was not violated during the works. The final part of the work presents an assessment of the possibility of increasing the technical depth of the quay to the ordinate -10 m A.