

We wrześniu 2024 r. powódź, która nawiedziła południową Polskę, porwała konstrukcję mostu tymczasowego oraz budowanego wówczas obiektu w Głuchołazach. Niezwłocznie rozpoczęto prace naprawcze, a 27 lipca br. nowy most został oddany do ruchu. Obiekt zaprojektowano z uwzględnieniem doświadczeń wyniesionych z ubiegłorocznej powodzi, dzięki czemu jest lepiej przygotowany na podobne zagrożenia w przyszłości.

Ze względu na konieczność budowy ronda przy moście oraz wykonania dojazdu od ul. Sikorskiego ruch odbywa się obecnie wahadłowo, jednym pasem. Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego planowane jest na listopad br.

Projekt uwzględniający doświadczenia powodziowe

Umowa na opracowanie projektu nowego mostu zakładała przygotowanie do końca marca 2025 r. koncepcji oraz pełnej dokumentacji projektowej dla przeprawy w ciągu drogi krajowej nr 40 w Głuchołazach. Termin został dotrzymany. Projekt powstał z uwzględnieniem warunków określonych przez administratora rzeki – Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, zaleceń wypracowanych po powodzi podczas warsztatów prowadzonych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz wytycznych Opolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Kluczowe założenia projektu

Nowy most nad Białą Głuchołaską ma konstrukcję jednoprzęsłową, bez podpór pośrednich w korycie rzeki. Jego konstrukcja została posadowiona o niemal metr wyżej niż w przypadku dawnego mostu Andrzeja. Przęsło opiera się na dwóch przyczółkach przenoszących obciążenia na podłoże. Obiekt o konstrukcji belkowej, wykonanej z żelbetu sprężonego i wzmocnionej łukiem, ma 52 m długości i 19 m szerokości. Zaprojektowano na nim dwa pasy ruchu oraz ścieżkę pieszo-rowerową. Dodatkowo most wyposażono w masywne przyczółki usytuowane za umocnieniem wałów koryta rzeki.

Most budowany przed powodzią był projektowany z myślą o przepływach odpowiadających powodzi z 1997 r. Tymczasem podczas wrześniowej powodzi w 2024 r. przepływy były niemal dwukrotnie większe. Wodowskaz w Mikulovicach po stronie czeskiej wskazał w 1997 r. przepływ na poziomie 240 m³/s, natomiast w 2024 r. osiągnął on 430 m³/s. W efekcie poziom rzeki w Głuchołazach był o około 1,5 m wyższy niż podczas powodzi z 1997 r.

Nowy most został zaprojektowany z uwzględnieniem stanów ekstremalnych, w tym uderzeń obiektów niesionych przez wodę powodziową. Konstrukcja umożliwia bezpieczne przeprowadzenie przepływu wód na poziomie odnotowanym we wrześniu 2024 r. i została zaprojektowana tak, aby nawet w przypadku wystąpienia podobnych warunków nie doszło do jej zerwania.

Budowa w ekspresowym tempie

Dokumentację projektową odebrano w marcu 2025 r. Na jej podstawie Minister Rozwoju i Technologii wydał zmienioną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), co umożliwiło podpisanie aneksu do umowy i kontynuację robót rozpoczętych w czerwcu 2024 r.

Zgodnie z harmonogramem konstrukcja mostu była gotowa w czerwcu 2026 r. 30 czerwca przeprowadzono próby obciążeniowe, które potwierdziły wysoką jakość wykonanych prac oraz

wytrzymałość nowej przeprawy.

Most przygotowany na warunki ekstremalne

Spód konstrukcji nowego mostu znajduje się o 95 cm wyżej niż w przypadku starego obiektu oraz o blisko 20 cm wyżej niż konstrukcja mostu zniszczonego przez powódź w trakcie budowy. Zgodnie z danymi IMGW, nawet przy całkowitym wypełnieniu przestrzeni pod obiektem przeprawa zapewnia możliwość przeprowadzenia tzw. wody tysiącletniej ($Q_m = 0,1\%$).

Rozpoczyna się demontaż przepraw tymczasowych

Po przeniesieniu ruchu na nowy most rozpoczną się prace związane z demontażem przepraw tymczasowych na Białej Głuchołaskiej. Poszczególne elementy będą rozbierane przy użyciu żurawia o udźwigu 500 ton, a następnie przewiezione do magazynu Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych.

Źródło: GDDKiA