

Najbardziej skomplikowana faza budowy mostu w Sobieszewie

Utworzono: wtorek, 17, lipiec 2018 11:04 Ilona Hałucha



16 lipca o 6 rano na budowie mostu w Sobieszewie rozpoczął się montaż przęseł zwodzonych, które w ubiegłym tygodniu przyplłynęły na barce z Gdyni. Budowa mostu wchodzi w decydujący, najbardziej skomplikowany etap prac. Przez najbliższe dwa tygodnie – jeśli będzie dobra pogoda – na most nasuwane będą przęsła ważące ok. 320 ton każde. W ten sposób powstanie most o największej rozpiętości przęseł zwodzonych w Polsce, liczący w maksymalnej rozpiętości 181,5 m.

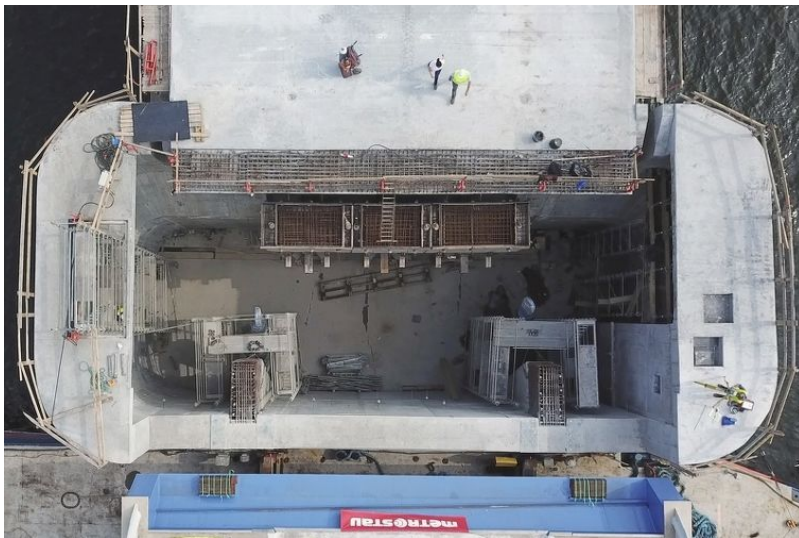
- Most Stulecia Niepodległości, bo taka będzie nazwa oficjalna, jest w fazie końcowej prac – mówi prezydent Gdańska Paweł Adamowicz – Ostatni akord to zamontowanie dwóch przęseł. Pierwsze od strony Wyspy Sobieszewskiej, drugie od strony gminy Pruszcz. Dzięki zastosowaniu techniki zwodzonej będzie to most przyjazny dla żeglugi rekreacyjnej.

Tydzień na jedno przęsło

W czwartek, 12 lipca zakończył się niemal sześciogodzinny rejs przęseł z Gdyni do Sobieszewa. W Gdyni przęsła zyskały hydraulikę, kolektor deszczowy, łożyska i skrzynki ryglowe. Zamontowano już wanty napinające. W Sobieszewie do poniedziałkowego poranka trwały prace przygotowawcze na komorach. Gdy konstrukcja przybyła do Gdańska, rozpoczęło się montowanie siłowników.

Najbardziej skomplikowana faza budowy mostu w Sobieszewie

Utworzono: wtorek, 17, lipiec 2018 11:04 Ilona Hałucha



Montaż każdego przęsła zajmie około tygodnia, ale bardzo dużo zależy od warunków pogodowych, siły wiatru. Najpierw będzie montowane przęsło od strony Sobieszewa, następnie od strony Wiślinki. Jeśli pojawią się niesprzyjające warunki: silny wiatr lub bardzo duże opady deszczu, prace mogą się nieco wydłużyć. W tej operacji kluczowa jest precyzja i odpowiednie zbalansowanie konstrukcji.

- Teraz przed nami najbardziej skomplikowana część operacji - wyjaśnia kierownik budowy z firmy Metrostav, Maciej Stacewicz - czyli nasuwanie konstrukcji stalowej na ścianę przyczółka, podłączenie hydrauliki, czyli głównych sterowników kierujących mostem, łożysk obrotowych i przeciwwagi. Wymaga to dużej precyzji, dokładności, zwłaszcza, że operujemy gabarytami o dużym tonażu, a całą operację przeprowadzamy na wodzie.

Co dalej?

- Po dwóch tygodniach montażu będziemy się starali dopuścić ruch wody pod konstrukcją dla jednostek poniżej 5 metrów - wyjaśnia dyrektor DRMG Włodzimierz Bartosiewicz. - Później po 20 sierpnia rozpoczniemy pierwsze próby podnoszenia konstrukcji stalowych. Na pewno będą to bardzo emocjonujące chwile, kiedy będziemy dźwigać te ponadtrzystutonowe przęsła do góry. Po zakończeniu budowy mostu w Sobieszewie będziemy demontować most pontonowy.

Najbardziej skomplikowana faza budowy mostu w Sobieszewie

Utworzono: wtorek, 17, lipiec 2018 11:04 Ilona Hałucha



Oczekiwanie na wrzesień

- Mieszkańcy Wyspy Sobieszewskiej cieszą się, że po wielu dziesiątkach lat będziemy mieli stałe połączenie, co na pewno ułatwi przejezdność - mówi przewodniczący rady dzielnicy Ryszard Nowak - Czekamy teraz na koniec września i pierwszy przejazd.

Most nad Martwą Wisłą ma zapewnić bezpieczne i stałe połączenie Wyspy Sobieszewskiej z lądem. Od 1973 roku prowadzi tam most pontonowy. Nowy most zwodzony ma mieć 173 metry długości, ze skrzydłami - 181,5 m. Jego czas otwierania wyniesie zaledwie 150 sekund. Od momentu zamknięcia szlabanów do podniesienia przęsła cała operacja będzie trwać około 5 minut. Każde z przęsła waży około 320 ton.

Koszt inwestycji to ok. 59 mln złotych. Część kosztów Gdańsk pozyskał z subwencji rządowej: ogółem 27,59 mln zł, z czego w 2016 r. prawie 16,6 mln, a w 2017 r. 10,99 mln.

Źródło: UM Gdańsk