



W niedzielę (19.05) o świcie na budowie nowego mostu w Toruniu rozpoczęła się najbardziej spektakularna operacja inżynierska: montaż drugiego łuku. Stalowy gigant ważący 2,7 tysiąca ton płynie w kierunku swoich podpór. Operacja potrwa 18 godzin. W tę wyjątkową akcję zaangażowanych jest około 40 osób.

Droga, jaką musi przebyć drugi łuk jest dwukrotnie dłuższa w porównaniu do tej, którą musiał pokonać pierwszy z montowanych łuków (został osadzony na wezłowiach w ostatnich dniach marca tego roku). - *Transportowane obecnie przęsło zostanie umieszczone między dwoma podporami, jedna znajduje się na wyspie centralnej a druga na lewym brzegu* - **wyjaśnia Zbigniew Szubski, z-ca dyrektora kontraktu.**

Rozpoczęcie operacji transportu łuku było poprzedzone szczegółową analizą pogody. Najważniejszym elementem jest tu wiatr, a także prędkość nurtu rzeki. Pewność, że pogoda nie zmieni się w ciągu najbliższych 20 godzin pozwoliła na podjęcie decyzji o rozpoczęciu operacji. Trzeba pamiętać, że całe przedsięwzięcie to połączenie

niesamowitej precyzji, olbrzymiego tonażu (łuk waży 2,7 tys. ton) i czynników atmosferycznych. - *Na pewno bardzo pomocne będą doświadczenia z płynięcia pierwszego łuku, o które już na tym etapie budowy jesteśmy bogatsi* - **dodaje Szubski.**

Najtrudniejszym moment w niedzielnej operacji będzie mniej więcej w połowie szerokości Wisły, czyli w pobliżu wyspy. Na tej wysokości będzie wykonywany manewr skrętu barek podtrzymujących łuk. W tym miejscu następuje zmiana kierunku ruchu wody, a jej prąd jest największy.

Dzisiejsza operacja zakończy się zacumowaniem barek przed podporami i ustawieniem łuku w linii mostu. Następnie zostanie on podniesiony na wysokość jednego metra powyżej wezgłowi podpór. W tym miejscu warto zaznaczyć, że podniesienie jest konieczne, ponieważ cała operacja płynięcia odbywa się w tzw. niskiej pozycji. - *Oczywiście dla nas byłoby wygodne, aby łuk w czasie transportu był podniesiony. Niestety nie jest to możliwe ze względu na zachowanie stabilności całego układu pływającego* - wyjaśnia Zbigniew Szubski, z-ca dyrektora kontraktu. Kolejnym etapem będzie opuszczanie łuku na wezgłowia i jego osadzenie. Ta operacja planowana jest na poniedziałek (20.05).

Drugi łuk płynie do podpór





W samą operację zaangażowanych jest od 40 do 45 osób, ta liczba zmienia się w zależności od postępu prac. Przy samym transporcie konstrukcji pracuje 45 osób. Są to różne grupy pracowników. Jedna z nich pracuje przy pontonach - to 20 osób łącznie z kapitanem, który czuwa nad wszystkim, co jest związane z płynięciem barek. Jest kierownik operacji, który odpowiada za działanie siłowników linowych, które trzymają i stabilizują cały układ transportowy. Na zestawie pontonów są także operatorzy wciągarek. Druga grupa zajmuje się obsługą operacji na lądzie. To zespół ludzi, który zarządza i prowadzi prace przy cumownikach. Odpowiadają oni za zmianę układu lin - mówiąc potocznie: przekładają je w odpowiednich momentach na przygotowane wcześniej punkty cumownicze. Osoby pracujące na brzegu są w ścisłym kontakcie z kapitanem. Jest też obsługa monitorująca, która kontroluje dane z czujników i komputerów zainstalowanych na pontonach. W przypadku stwierdzenia choćby drobnego przekroczenia dopuszczalnych sił w linach, kierownik budowy wspólnie z osobą dowodzącą na pontonach muszą błyskawicznie interweniować i podejmować decyzję. Niełatwe działania wspomaga grupa kontrolna, którą tworzą inżynierowie na bieżąco analizujący parametry całej operacji.

Warto wiedzieć:

Budowa mostu to najważniejsza inwestycja, jaka jest obecnie realizowana w Toruniu. Nowy most będzie miał 540 m długości i 24 m szerokości. Prowadząca przez przeprawę droga posiadać będzie dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku jazdy oraz pełną infrastrukturę: zatoki autobusowe, chodniki, drogę rowerową, oświetlenie i odwodnienie. Całkowita długość trasy mostowej wraz z drogami dojazdowymi wyniesie 4100 m. Estakady nad terenami zalewowymi po prawej i lewej stronie Wisły będą miały odpowiednio po 600 i 830 m długości. Inwestycja obejmuje także budowę i przebudowę 11 ulic o łącznej długości 11 km. Budowę wiaduktu nad koleją i przejścia podziemnego dla pieszych oraz przebudowę kilku skrzyżowań i węzłów komunikacyjnych.

Parametry techniczne konstrukcji:

- Długość trasy – 4100 m,
- Drogi serwisowe obsługujące tereny w otoczeniu – 2000 m,
- Klasa drogi – G 2/2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu),
- Węzły i skrzyżowania: węzeł trzypoziomowy na pl. Daszyńskiego oraz skrzyżowania z ulicami: Łódzką, Rypińską i Lipnowską,
- Inwestycja obejmuje budowę i przebudowę 11 ulic o łącznej długości 11 km

Obiekty inżynierskie:

- tunel w ciągu ulicy Wschodniej pod placem Daszyńskiego 120 m,
- estakada Żółkiewskiego 300 m,
- estakada na terenie zalewowym - prawobrzeżna 600 m,
- most dł. 540 m (dwa przęsła łukowe po 270 m każde), konstrukcja stalowa, jedna podpora na wyspie centralnej w nurcie rzeki,
- estakada na terenie zalewowym - lewobrzeżna 830 m,
- przejście podziemne pod trasą w ciągu ulicy Rypińskiej z ciągiem pieszo-rowerowym,
- wiadukt nad koleją o rozpiętości 110 m.

- [Go back](#)
- [Share on: X](#)
- [Share on: FB](#)
- [Print](#)
- [PDF](#)