



W niedzielę 19 maja rozpocznie się drugi etap najbardziej spektakularnej operacji inżynierskiej na budowie toruńskiego mostu. Jak będzie przebiegał montaż drugiego łuku mostu? Ile potrwa? Ile osób będzie zaangażowanych w operację montażu? Ze Zbigniewem Szubskim z firmy Strabag rozmawiała Agnieszka Kobus-Pęńsko.

Czy montaż drugiego łuku będzie przebiegał podobnie jak podczas pierwszej operacji?

Zbigniew Szubski: Nie. Przede wszystkim dlatego, że trasa płynięcia łuku jest dwukrotnie dłuższa. Przęsło, które będziemy transportować w niedzielę musimy umieścić między dwoma podporami, jedna znajdująca się na wyspie centralnej a druga na lewym brzegu. W harmonogramie mamy założone na samo płynięcie około 18 godzin. Nasze doświadczenia z płynięcia pierwszego łuku na pewno będą bardzo pomocne i mogą wpłynąć na skrócenie czasu całej tej operacji, dlatego wszystkie wnioski i obserwacje, o które już na tym etapie budowy jesteśmy bogatsi, na pewno wykorzystamy.

Jakie to są doświadczenia, jakiego etapu płynięcia dotyczą?

Najistotniejszą sprawą nie jest samo płynięcie, tylko sprawna zmiana układu lin, które są potrzebne do przesuwania tego łuku na pontonach. Cała operacja rozpocznie się w najbliższy piątek (17.05.2013 r.) i potrwa 3 dni.

Co będzie się działo w poszczególnych dniach?

W dokach mamy przygotowany do transportu łuk, to znaczy osadzony na wieżach transportowych opartych na pontonach. W piątek (17.05.2013 r.) planujemy wypłynięcie z doków do takiej pozycji, która pozwoli nam zamontować rozporę kratową. Jej zadaniem jest stabilizacja pontonów podczas płynięcia. Operacja ta, potrwa cały dzień. Kolejny dzień to zdobywanie dokumentów umożliwiających transport. Rzeczywiście w sobotę będziemy uzyskiwać dokument, który uprawni nas do rozpoczęcia operacji płynięcia. Decyzję taką wydaje Polski Rejestr Statków i Urząd Żeglugi Śródlądowej.

Mamy dokumenty i co dalej?

Płyniemy. Cała operacja rozpocznie się o świcie. Chcemy wykorzystać dłuższy dzień i będziemy płynąć aż do skutku, czyli aż zacumujemy przed podporą, a łuk ustawi się w linii mostu. Następnie łuk zostanie podniesiony na wysokość jednego metra powyżej wezgłowi. 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 płynącego. Kolejnym etapem będzie opuszczanie łuku na wezgłowiach i jego osadzenie.

Który moment całej operacji będzie najtrudniejszy?

Najtrudniejszy moment całej operacji będzie mniej więcej w połowie szerokości Wisły, czyli w pobliżu wyspy. Na jej wysokości będziemy robić manewr skrętu. W tym miejscu następuje zmiana kierunku ruchu wody, a jej prąd jest największy. Potwierdzają to badania, które prowadzimy na potrzeby całej operacji.

Czy w czasie operacji, gdy nastąpi radykalna zmiana pogody, istnieje możliwość postoju?

Decyzję o wypłynięciu podejmujemy wówczas, kiedy mamy pewność, że pogoda nie zmieni się w ciągu najbliższych 20 godzin. Dokonujemy w tym celu rzetelnej analizy czynników i warunków pogodowych. Nasza procedura zakłada możliwość postoju

tylko w dwóch pozycjach tj., w dokach i w momencie kiedy dopłyniemy do miejsca docelowego. Tam mamy możliwość zakotwienia całego układu pływającego (pontony i łuk) i przeczekania niekorzystnych warunków pogodowych.

Ile osób jest zaangażowanych w operację transportu i montażu łuku?

W samą operację zaangażowanych jest od 40 do 45 osób, ta liczba zmienia się w zależności od postępu prac. Przy płynięciu pracuje 45 osób. Przy osadzaniu nie ma już potrzeby angażowania takiej ilości pracowników. Potrzebne są tylko osoby do obsługi wyciągarek i kilka osób, które zajmują się monitorowaniem podpór i węzłowi podczas osadzania łuku.

Czyli tak naprawdę w operację zaangażowany jest cały sztab ludzi. Co należy do ich zadań?

Są to różne grupy pracowników. Jedna grupa pracuje przy pontonach. To 20 osób łącznie z kapitanem, który czuwa nad samym płynięciem. Jest kierownik operacji, który odpowiada za działanie siłowników linowych, które trzymają i stabilizują cały układ. Na zestawie pontonów są operatorzy wyciągarek. Druga grupa zajmuje się obsługą całej operacji na lądzie. To zespół ludzi, który zarządza i prowadzi operację przy cumownikach. Odpowiadają oni za zmianę układu lin, mówiąc potocznie przekładają je na przygotowane wcześniej punkty cumownicze. Osoby pracujące na brzegu są w ścisłym kontakcie z kapitanem. Jest też obsługa monitorująca, która kontroluje dane z komputerów zainstalowanych na pontonach. W przypadku stwierdzenia choćby przekroczenia dopuszczalnych sił w linach, kierownik budowy wspólnie z osobą dowodzącą na pontonach musi błyskawicznie interweniować i podejmować decyzję. Niełatwe działania wspomaga grupa kontrolna, którą tworzą inżynierowie, którzy na bieżąco analizują parametry całej operacji.



Zbigniew Szubski jest zastępcą dyrektora kontraktu w firmie Strabag.

- [Powrót](#)
- [Udostępnij na: X](#)
- [Udostępnij na: FB](#)
- [Drukuj](#)

- [PDF](#)