

Most przez Wisłę w Toruniu

oddany do użytku

tekst: **EWA BAŁDYGA**, Strabag Sp. z o.o., zdjęcia: **STRABAG Sp. z o.o.**

Most z najdłuższymi przęsłami łukowymi w Polsce, pierwsze w Polsce zastosowanie asfaltu lanego w warstwie ścieralnej jezdni, jedna z największych inwestycji drogowych zrealizowanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 – to główne wyróżniki nowo oddanego mostu przez Wisłę w Toruniu. Ogółem zbudowano ponad 4 km trasy mostowej wraz z estakadami i drogami dojazdowymi. Do budowy użyto 18 tys. t konstrukcji stalowych, 8 tys. t stali zbrojeniowej, 67 tys. m³ betonu, 9 tys. t asfaltu.

9 grudnia 2013 r. Strabag Sp. z o.o., generalny wykonawca przeprawy przez Wisłę w Toruniu, oddał ją w użytkowanie mieszkańcom miasta. Budowa trwała trzy lata, została wykonana siłami dwóch tysięcy pracowników i specjalistów z Polski, Szwajcarii i Niemiec. To pierwsza taka inwestycja

w Polsce, w ramach której Strabag Sp. z o.o. zastosował najdłuższe w Polsce przęsła mostowe oraz wiele nowatorskich rozwiązań.

„Wykorzystaliśmy całe spektrum potencjału Strabag: doskonałą kadrę menedżerską, nowoczesne zaplecze sprzętowe, 30-letnie doświadczenie w Polsce i know-how międzynarodowego koncernu. Ostatnie 37 miesięcy były dla nas okresem wytężonej pracy. W efekcie powstała nowoczesna infrastruktura komunikacyjna w Toruniu, o najwyższych europejskich standardach jakości, organizacji i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jesteśmy dumni, że możemy ją dzisiaj przekazać inwestorowi i mieszkańcom” – powiedział Alfred Watzl, członek zarządu Strabag Sp. z o.o.

Budowę jednej z największych inwestycji drogowych w Polsce, mostu im. gen. Elżbiety Zawackiej wraz z drogami dojazdowymi, Strabag Sp. z o.o. rozpoczął 5 listopada 2010 r. W ramach projektu powstał most o długości 540 m, przez który przebiega dwujezdniowa droga krajowa nr 1, mająca po dwa pasy ruchu w każdą stronę. Most tworzą dwa olbrzymie przęsła łukowe, każde o długości 270 m, wysokości 50 m i ważące po ok. 2700 t. Cała konstrukcja mostu waży 9,5 tys. t, czyli tyle, ile 300 samolotów pasażerskich Boeing 737.

Strabag Sp. z o.o. w ramach realizacji inwestycji poza konstrukcją mostową wykonał budowę lub przebudowę dróg



Za zasługi dla miasta firmie Strabag Sp. z o.o. został przyznany honorowy medal Prezydenta Miasta Torunia – Thorunium. Na zdjęciu od lewej: Michał Zaleski, prezydent Torunia, Alfred Watzl i Wojciech Trojanowski, członkowie zarządu Strabag Sp. z o.o., oraz Zbigniew Fiderewicz, wiceprezydent Torunia



Budowa mostu drogowego przez Wisłę im. gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu



Estakada im. Marka Sudaka w Toruniu

o łącznej długości 11 km. Z jednego brzegu Wisły na drugi droga prowadzi m.in. przez trzypoziomowe skrzyżowanie w obrębie pl. Daszyńskiego. Ta część prac obejmowała budowę estakady, ronda i tunelu. Po drugiej stronie przeprawy projekt wymagał natomiast wykonania kilkuset metrów nowych odcinków dróg, zbudowania wiaduktu nad koleją i przejścia podziemnego dla pieszych.

„Kluczowym i najbardziej spektakularnym etapem budowy nowej przeprawy przez Wisłę była akcja osadzania na podporach dwóch łuków mostowych. Wcześniej ogromne przęsła musiały zostać przetransportowane holownikami z brzegu Wisły na sam środek rzeki, gdzie na specjalnie w tym celu zbudowanej sztucznej wyspie postawiono filar służący do posadowienia tych elementów konstrukcyjnych. Transport i montaż był bardzo skomplikowany ze względu na gabaryty przęsła. Dlatego uruchomiliśmy specjalne centrum dowodzenia, w którym specjaliści monitorowali kluczowe parametry, m.in. poziom wody w Wiśle czy prędkość wiatru. Pierwsze przęsło zamontowano w marcu, a drugie w maju 2013 r.” – wyliczał Andres Adamiec, dyrektor kontraktu Strabag Sp. z o.o.

Jedną z nowinek zastosowanych przy realizacji tej inwestycji było zastosowanie innowacyjnej receptury asfaltu lanego na wszystkich obiektach inżynierskich. Sama formuła została przygotowana przez laboratorium TPA w Pruszkowie przy udziale specjalistów ze Szwajcarii i Niemiec. Niekonwencjonalność technologii polegała na dobraniu odpowiednich komponentów do produkcji asfaltu lanego, których mieszanka zapewnia wydłużenie żywotności nawierzchni nawet do 20 lat. Jest to jedyne rozwiązanie, które nie wymaga zastosowania walcowania. Asfalt był rozkładany maszynowo, co pozwalało na osiągnięcie maksymalnej równości jezdni. Odpowiednia równość, wysoka trwałość oraz wyjątkowa szczelność i szorstkość warstw asfaltu mają zasadniczy wpływ na wydłużenie eksploatacji nawierzchni oraz minimalizację prac remontowych. Zastosowanie technologii asfaltu lanego do warstwy ścieralnej obiektu mostowego jest w opinii ekspertów innowacyjne nie tylko w skali polskiej, ale także europejskiej.

Generalnym wykonawcą przeprawy był lider konsorcjum Strabag Sp. z o.o. Projekt *Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi* był współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności. Wartość projektu wynosi 753 mln zł, z czego 327 mln zł pochodzi ze środków unijnych.

Strabag Sp. z o.o. należy do Strabag SE, jednego z wiodących europejskich koncernów budowlanych. W 2012 r. przy zatrudnieniu wynoszącym 74 tys. pracowników osiągnął obroty w wysokości 14 mld €. Poza swoimi rynkami głównymi w Austrii i Niemczech jest obecny dzięki licznym filiom we wszystkich krajach Europy Wschodniej, południowo-wschodniej, na niektórych rynkach Europy Zachodniej i na Półwyspie Arabskim. Działalność Strabag obejmuje pełny zakres usług budowlanych (budownictwo ogólne i inżynieryjne, budownictwo infrastrukturalne, specjalistyczne budownictwo ziemne i budowa tuneli), tworząc łańcuch wartości dodanej w obszarze budownictwa. Grupa Strabag jest obecna w Polsce od 1985 r. Przy zatrudnieniu ok. 6700 pracowników roczne obroty Grupy w 2012 r. wyniosły ponad 4,8 mld zł (ok. 1,2 mld €).



Kontrakt w liczbach

Wartość kontraktu: 753 mln zł

Dotacja unijna: 327 mln zł

Czas trwania kontraktu: 3 lata

Ogólny ciężar konstrukcji stalowych: most przez Wisłę 9,5 tys. t, cała inwestycja 18 tys. t

Ogólna ilość betonu: most przez Wisłę 21 tys. m³, cała inwestycja ok. 67 tys. m³

Liczba pali prefabrykowanych: most przez Wisłę 21 250 m.b., cały kontrakt 48 tys. m.b.

Liczba pali prefabrykowanych wraz z betonem: most przez Wisłę 1470 sztuk – 3400 m³, wyspa 400 sztuk – 1300 m³, cała inwestycja 4000 sztuk – 7700 m³