

Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską

Podczas Konferencji Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji 2020, która trwała od 3 do 6 marca br. w Wiśle firma NDI zaprezentowała realizowany w konsorcjum z Belgijską firmą BESIX projekt „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – Etap I”.

Prezentację prowadzili przedstawiciele konsorcjum: mgr inż. Krystian Kwidziński – Zastępca Dyrektora ds. Budownictwa Infrastrukturalnego oraz mgr inż. Łukasz Radomski – Zastępca Dyrektora Technicznego.

Konsorcjum NDI – BESIX w ramach przetargu prowadzonego przez Urząd Morski w Gdyni złożyło 22 maja 2019 ofertę na realizację tego zadania. W ramach procedury sprawdzającej Urząd Morski w Gdyni ocenił polsko-belgijską ofertę jako najkorzystniejszą i zaprosił wykonawców do podpisania umowy.

Konsorcjum NDI – BESIX wspólnie realizowało już kilka projektów w Polsce, najnowszym jest ukończony w 2016 roku Terminal Kontenerowy DCT 2 w Gdańsku.

NDI to polski, generalny wykonawca, obecny na rynku od 1991 roku. Prowadzi działalność na terenie całego kraju w obszarach budownictwa kubaturowego, infrastrukturalnego, hydrotechniki i gazownictwa. BESIX to belgijska multidyscyplinarna firma budowlana, wyspecjalizowana w realizacjach hydrotechnicznych, aktywna w 25 krajach na świecie.

Wykonawca podzielił prezentację na dwa etapy. Pierwsza część zawierała informacje dotyczące szczegółów projektu, natomiast druga przedstawiała te dotyczące planowanego sposobu realizacji przedsięwzięcia. Konsorcjum na etapie realizacji podzieliło projekt na trzy główne części:

1. Część morską, w skład której wchodzi budowa:

- falochronu wschodniego 1014,1 mb,
- falochronu zachodniego 568,2 mb,
- wygaszacza fal 138,5 mb,
- nabrzeża postojowego 321,4 mb.

2. Część lądową, znajdującą się na powierzchni 32 ha, która zawiera:

- budowę kanału żeglugowego 1530 m, głębokość – 5,0 m,
- układ drogowy (przebudowę DW501 oraz drogi dojazdowe do portów osłonowych),
- budowę dwóch mostów obrotowych o konstrukcji stalowej,
- budowę śluzy 25x268,5 m obsługiwanej przez układ 4 bram (komora 200 m), głębokość – 6,5 m,
- budowę stanowiska oczekiwania północne 414 m,
- budowę stanowiska oczekiwania południowe 300 m,
- budowę budynku bosmanatu.

3. Część śródlądowa (budowa sztucznej wyspy – pole refulacyjne)

Objętość pola refulacyjnego:

- Pole NR 1 – 6,7 mln m³,
- Pole NR 2 – 2,5 mln m³.

Całkowita powierzchnia ≈ 180 ha.

Długość grobli – 7680 m.

Łącznie 6 przelewów.

Pole NR 1 wykorzystane zostanie na etapie budowy.

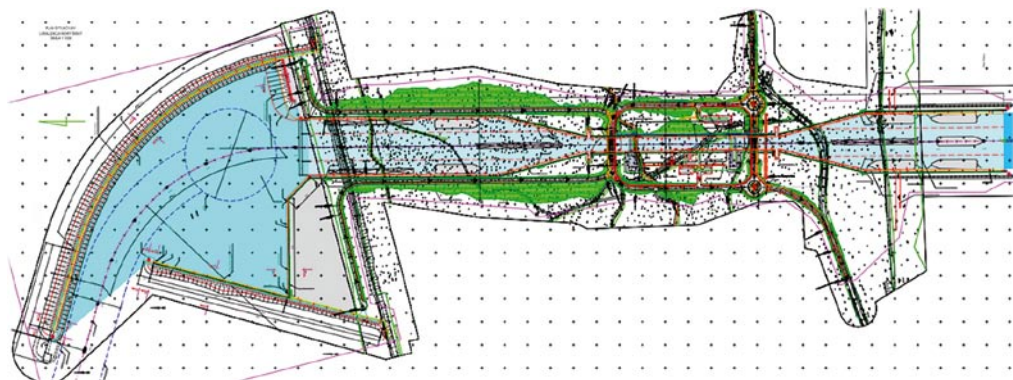
Pole NR 2 wykorzystywane będzie podczas eksploatacji.

Obecnie realizowane są kolejne fazy tego projektu.

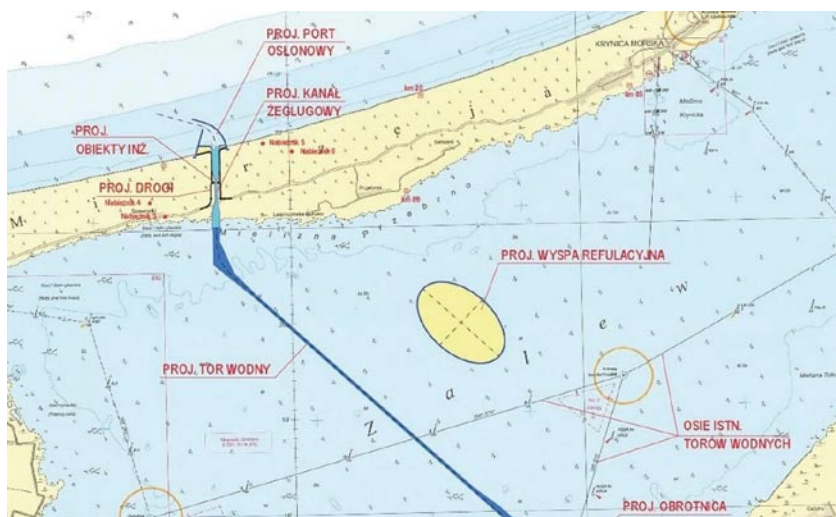
Faza 1

- Przygotowanie zaplecza budowy.
- Przygotowanie ciągu komunikacji wewnętrznej.
- Wycinka drzew i odhumusowanie terenu.
- Przygotowanie objazdów dla ruchu publicznego.
- Roboty ziemne.

Rys. 1. Plan sytuacyjny



Rys. 2. Lokalizacja sztucznej wyspy na Zalewie Wiślanym



Faza 2

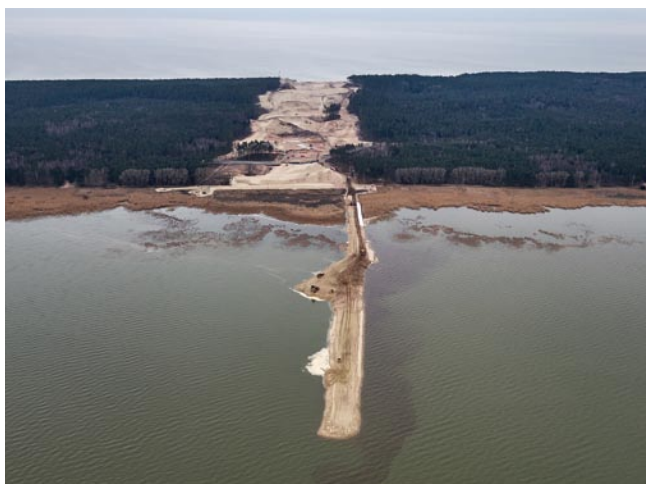
- Reorganizacja ruchu.
- Budowa zapleczy socjalno-magazynowych.
- Budowa portów technicznych na potrzeby budowy.
- Zasadnicze prace budowlane:
 - przebudowa kolizji,
 - budowa części morskiej,
 - budowa części lądowej.
 - budowa części śródlądowej.

Faza 3

- Przełożenie ruchu na most północny.
- Budowa mostu południowego.
- Kontynuacja prac przy budowie portu, śluzy, budynku kapitanatu oraz sztucznej wyspy.



Rys. 3. Budowa nabrzeża południowego; stan obecny realizacji – kwiecień 2020



Rys. 4. Budowa – widok od strony Zalewu Wiślanego

Faza 4

- Oddanie obiektów do użytku.
- Wykonawca przedstawił licznie zgromadzonym uczestnikom konferencji wiele ciekawych porównań dotyczących ilości materiału do wbudowania. Uczestnicy szkolenia w łatwy sposób mogli zobrazować sobie skalę projektu. Przedstawiono szczegółowe informacje dotyczące ilości materiałów kluczowych do wbudowania, takich jak: beton, kamień, prefabrykаты, stal. Po zakończeniu prezentacji prelegenci odpowiadali na liczne, techniczne pytania uczestników oraz szczegółowo objaśniali przyjęty sposób realizacji inwestycji. Prezentacja wzbudziła duże zainteresowanie, co z całą pewnością odzwierciedla zainteresowanie branży samą inwestycją. „Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślanie z Zatoką Gdańską” niewątpliwie jest jednym z najciekawszych projektów inżynierskich realizowanych obecnie w Polsce.

Referat był prezentowany na Konferencji Warsztaty Pracy Projektanta Konstrukcji 2020 w Wiśle.

Mgr inż. Łukasz Radomski



Rys. 5. Wizualizacja drogi wodnej (mat. Urząd Morski w Gdyni)