

Deepsea Container Terminal Gdańsk już niedługo zmieni gdańskie wybrzeże

Budowa na morzu

Bernarda Ambroża-Urbanek



HOCHTIEF Construction AG Infrastructure Polska sp.j., konsorcjum firm HOCHTIEF Construction AG Civil Engineering and Marine Works i HOCHTIEF Polska, w październiku 2005 r. rozpoczęło budowę największego w Polsce głębokowodnego terminala kontenerowego.

Zostanie on wybudowany na sztucznie usypanym pirsie o długości 800 m od istniejącej linii brzegowej oraz szerokości 315 m. Powierzchnia placu budowy obejmuje 44 ha. W efekcie prowadzonych prac mają powstać dwa stanowiska do przeładunku kontenerów. Pierwsze stanowisko to odcinek nabrzeża o długości 385 m i głębokości 16,5 m, drugie obejmie odcinek nabrzeża o długości 265 m i głębokości 13,5 m.

Możliwości przeładunkowe wzrosną dziesięciokrotnie (z obecnych 140 kontenerów do 1400 dziennie), a sam terminal będzie miał możliwość przyjmowania największych pływających po Bałtyku statków typu Postpanamax, a także statków ro-ro (w specjalną rampę do ich obsługi ma być wyposażone stanowisko 2).

11 maja br. HOCHTIEF Polska zorganizował konferencję prasową, na której zaprezentowany został stan prowadzonych obecnie prac, wykorzystywane technologie i docelowy kształt terminala. Spotkanie z dziennikarzami składało się z dwóch prezentacji – jednej zorganizowanej w sali konferencyjnej oraz prezentacji podczas rejsu „po placu

budowy”, który umożliwił zapoznanie się bezpośrednio ze stanem prac przy budowie terminala oraz obejrzenie sprowadzonej do Polski platformy podnoszonej ODIN. Wykonane do tej pory prace polegały m.in. na makroniwelacji terenu oraz realizacji prac pogłębiarskich. Kafar ODIN, jeden z pięciu największych w Europie, wykonuje obecnie roboty palowe, które polegają na pogrążeniu ścianki szczelnej nabrzeża przeładunkowego. Platforma ODIN ma długość 46 m, szerokość 30 m i wysokość prawie 5 m. Wyposażona jest w żuraw o maksymalnej nośności ponad 30 t przy wysięgu 60 m, drugim elementem wyposażenia jest mniejszy nieco kafar. ODIN oparty jest na dnie na 60-metrowych kolumnach, które umożliwiają pracę na głębokościach sięgających 45 m. Zastosowanie platformy pozwala prowadzić roboty w trudnych warunkach pogodowych.

Platforma osadza w dnie Portu Północnego potężne stalowe brusy (o długości od 23 do 29 m) przy pomocy wibromłota i młota hydraulicznego, na przygotowanym wcześniej podłożu o odpowiedniej nośności. Teren ten przygotowany przez usunięcie namułu, a następnie wypełniono go kruszywem pobranym z dna. Montowane na takiej podstawie brusy stanowią właściwą konstrukcję nośną kombinowanej ścianki szczelnej nabrzeża przeładunkowego, którego całkowita długość wynosić będzie ok. 900 m. Przestrzenie pomiędzy brusami zostaną uzupełnione profilami wypełniającymi. Ścianka zakotwiona jest przy pomocy tarcz kotwiących (pogrążane w dnie również poprzez wibrowanie). Do tej pory ściana zamykająca i rampa ro-ro (120 m.b.) zostały już pogrążone i zakotwione. Pogrążono także brusy nośne ścianki stanowiska drugiego, aktualnie montowane są brusy wypełniające i tarcze kotwiące. Rozpoczęto również roboty palowe polegające na pogrążeniu brusów ścianki szczelnej stanowiącej membranę falochronu wschodniego. Kolejny etap – wypełnianie przestrzeni między ściankami piaskiem z dna, utwardzenie nawierzchni oraz budowa torowiska – umożliwi montowanie wielkich suwnic kontenerowych do przeła-

dunku kontenerów (zgodnie z założeniami planu w lutym 2007 r.).

Równoległe z pracami na morzu prowadzone są prace na nadmorskiej plaży w obszarze ok. 1 km. Zakres aktualnie prowadzonych prac obejmuje wykonywanie stóp fundamentowych budynku warsztatu i magazynu drobnicowego, w którym dokonywane w przyszłości będą przeładunki i kontrole celne kontenerów. W zakres prac włączona jest także budowa drogi dojazdowej (2 km) oraz bocznic kolejowej (2 km), które zapewnią dogodny transport w obrębie terminala. Prace realizowane są zgodnie z założeniami projektu i wszystkie wskazuje na to, że w październiku 2007 r. (to termin oddania terminalu) Polska wzbogaci się o obiekt o strategicznym znaczeniu rozwojowym.

Deepsea Container Terminal Gdańsk (DCT) w Porcie Północnym to inwestycja, która już niedługo zmieni gdańskie wybrzeże, stając się największym obiektem na południowym Bałtyku. Nowy terminal będzie miał strategiczne znaczenie dla rozwoju transportu morskiego, a poprzez połączenie z siecią dróg krajowych – dla rozwoju całej Polski i wymiany handlowej w skali Europy.

