

Otwarcie mostu w Puławach

# Łączy województwa i Europę Zachodnią ze Wschodnią

Bernarda  
Ambroża-UrbaneK



Budowa I etapu obwodnicy Puław i nowego mostu na Wiśle to jedna z ciekawszych inwestycji naszego Oddziału, którą oddaliśmy do użytku w tym roku. Wcześniej przekazaliśmy do ruchu dwie obwodnice: Międzyrzecz Podlaskiego w ciągu drogi krajowej nr 19 oraz obwodnicę Hrebennego w ciągu drogi krajowej nr 17, prowadzącą do przejścia granicznego z Ukrainą. Jednak to postęp przy realizacji tej inwestycji wzbudzał największe zainteresowanie ze względu na fakt, że budowano nową przeprawę przez Wisłę.

Bez wątplenia most im. Jana Pawła II w Puławach stanowi istotne osiągnięcie polskiej myśli inżynierskiej, zarówno z racji gabarytów, możliwości eksploatacyjnych, a przede wszystkim rekordowej rozpiętości przęsła nurtowego. Ta inwestycja to również modelowy przykład bardzo dobrej współpracy pomiędzy wykonawcą (PRM Mosty-Łódź SA – lider konsorcjum oraz firm Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH i Vistal Gdynia SA) a lubelskim Oddziałem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przekazaliśmy do użytku nowoczesny, idealnie wpisujący się w krajobraz przetomu Wisły nowy obiekt. Jest on z całą pewnością dumą polskiego mostownictwa i drogownictwa.

Janusz Wójtowicz, dyrektor GDDKiA Oddział w Lublinie

11 lipca br. największy most łukowy w Polsce i jeden z trzech największych z Europy został oficjalnie oddany do użytku. Mowa oczywiście o nowym moście przez Wisłę w Puławach. Imprezie towarzyszył festyn zorganizowany specjalnie z tej okazji – organizatorzy postarali się, aby zaplanowane atrakcje dorównały prestiżowi uroczystości.

### Nowy most, nowy początek...

„Czeka nas wiele zadań inwestycyjnych, w tym wiele mostów. Ten w Puławach bardzo cieszy, gdyż został wykonany w terminie, na najwyższym technicznym poziomie. Cieszy również dlatego, że jest pierwszym tak nowoczesnym mostem w Polsce, znalazł się w trójce najdłuższych w Europie” – powiedział minister infrastruktury Cezary Grabarczyk podczas otwarcia obiektu, który otrzymał zaszczytne imię Jana Pawła II.

W uroczystości wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, inwestora i wykonawców, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, władz wojewódzkich i Kościoła. Przysiąc trzeba, że inwestycja ta zasłużyła sobie na wielkie otwarcie i wielkie słowa – projekt realizuje nie tylko cel, jakim jest funkcjonalność, ale także spełnia wymogi estetyczne, gdyż jego piękna sylweta harmonizuje z lokalnym krajobrazem. Nie bez znaczenia jest też czas, w jakim powstał, ponieważ jego budowa trwała zaledwie 2 lata i 3 miesiące – to rekordowe, jak do tej pory, osiągnięcie, zwłaszcza iż ostatnio oddany most Solidarności w Płocku budowano od 2002 r. „To dlatego, że wszyscy zainteresowani budową i wykonawcy robót bardzo ściśle i dobrze ze sobą współpracowali” – podkreślił z dumą Zbigniew Pater, prezes firmy PRM Mosty-Łódź SA, głównego wykonawcy inwestycji. Nie szczędził wielkich słów Janusz Wójtowicz, dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie, zwracając uwagę na rozmach inwestycji: „Z racji gabarytów, możliwości eksploatacyjnych, rekordowej rozpiętości przęsła nurtowego most stanowi istotne osiągnięcie polskiej myśli inżynierskiej. Proszę wierzyć w polskie drogownictwo!” – powiedział w swoim wystąpieniu. Dodał też: „Puławski most



jest tylko fragmentem znacznie większej inwestycji, łączącej ze sobą województwa radomskie i lubelskie, ale także kraje Unii Europejskiej z krajami Europy Wschodniej”.

#### Ważne parametry

Ekspresowe tempo robót i oddania przeprawy to bez wątpienia wynik wzorowego przebiegu współpracy między poszczególnymi jednostkami. Istotnym osiągnięciem jest jednak przede wszystkim sama konstrukcja i parametry nowego mostu, które w znacznym stopniu przekraczają krajowe osiągnięcia. Obiekt ma ponad 1038 m długości, a rozpiętość jego głównego przęsła łukowego wynosi 212 m. Innowacyjnym zabiegiem jest brak podpory w nurcie głównym rzeki i oparcie podpór na 18-metrowych palach, wbitych w teren u brzegu Wisły. To jedyna tego typu konstrukcja w Polsce. Postarano się także, aby most na Wiśle w Puławach był pierwszym obiektem w Polsce całościowo monitorowanym, wyposażając go w system czujników. Ma on za zadanie oceniać bezpieczeństwo pracy konstrukcji, jak również pozwolić na obserwację ruchu drogowego i umożliwić przekazywanie informacji dotyczących warunków przejazdu. Ponadto wszystkie parametry obiektu spełniają zasady działań na rzecz ochrony środowiska – stąd wzięła się idea, by koryto rzeki zostało przekroczone tylko jednym przęsłem, a na terenie zabudowanym wzdłuż jezdnii zaprojektować przydrożne pasy zieleni. Nie na darmo inwestycja przeszła tak wiele etapów uzgodnień i konsultacji społecznych – twórcy z dumą przyznają, że uwzględniono w niej wszystkie zalecenia wynikające z raportów oddziaływania na środowisko. Z przeprowadzonych ekspertyz wynika także, że most pozwoli zmniejszyć negatywne oddziaływanie tranzytu nie tylko na środowisko przyrodnicze, ale również na zabytkowy zespół pałacowo-parkowy Czartoryskich w Puławach.

#### Lokalny most – międzynarodowe znaczenie

Dwujezdniowy most na Wiśle w Puławach likwiduje „wąskie gardło” na drodze krajowej nr 12, jakie stanowiła dotychczasowa przeprawa przez rzekę. Poprzednia konstrukcja wybudowana została w 1934 r., a szerokość jej jezdni wynosiła zaledwie 5,40 m. Obwodnica z nowym mostem pozwoli więc na wyprowadzenie tranzytu osobowego i ciężarowego z miasta. Doprowadzi też do długo oczekiwanej eliminacji ruchu ciężkich pojazdów przez centrum Puław, co z pewnością docenią jego mieszkańcy. Most im. Jana Pawła II umożliwił budowę obwodnicy Puław. Pierwszy jej fragment, oddany do użytku wraz z mostem, ma długość 12 km – jest więc dłuższy aż o 6 km od tradycyjnej drogi przez miasto, ale jazda szeroką dwupasmówką, prowadzącą odcinkami przez

malowniczy las, jest nieporównywalnie przyjemniejsza i bardziej płynna. Budowa następnego odcinka obwodnicy okalającej miasto ruszy co prawda dopiero za dwa lata, ale całość ma być gotowa do 2012 r. Po zakończeniu prac obwodnica będzie częścią drogi ekspresowej S12 z Radomia, przez Lublin, aż do wschodniej granicy państwa. Obwodnica, o czym mówił podczas uroczystego otwarcia Janusz Wójtowicz, umożliwi więc połączenie centrum kraju z drogami międzynarodowymi E372 i E373, prowadzącymi ruch do przejść granicznych w Dorohusku i Hrebennem. Można zatem śmiało powiedzieć, że nowy most puławski jest mostem o znaczeniu międzynarodowym.

Dobłą informacją jest ta, że obwodnica Puław będzie już trzecią z nowo oddawanych tras tego typu w regionie. Od kwietnia działają drogi pozwalające ominąć Międzyrzec Podlaski i Hrebennie, a wkrótce rusza modernizacja obwodnicy Białej Podlaskiej.

#### Drugi etap – do pełni sukcesu

Umowa na budowę pierwszego etapu obwodnicy Puław o długości 12,7 km wraz z budową mostu przez Wisłę została podpisana 16 lutego 2006 r., a prace rozpoczęto już 7 marca. Okres realizacji zadania wynosił więc 25 miesięcy od dnia rozpoczęcia robót – tak zresztą został określony w umowie. Całkowita realizacja tego etapu budowy obwodnicy pochłonęła ok. 400 mln zł, z czego koszt robót budowlano-montażowych wyniósł ok. 340 mln zł, a budowa nowego mostu – 185 mln zł. Inwestycję zrealizowano w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego *Transport* i aż w 74% jej wartości sfinansowano ze środków Unii Europejskiej. Jak powiedział jeszcze przed uroczystym otwarciem Zbigniew Szepietowski, zastępca dyrektora GDDKiA Oddział w Lublinie, „nowa obwodnica ułatwi życie kierowcom i mieszkańcom Puław, ale do jej pełnej funkcjonalności potrzebna będzie jeszcze budowa drugiego odcinka, prowadzącego do planowanego węzła Sielce, gdzie nowa trasa połączy się z ekspresową S17. Inwestycję tę chcemy rozpocząć nie później niż w 2010 r.”

Tak więc ciesząc się z oddania do użytku tej nowoczesnej inwestycji, pozostaje nam z niecierpliwością oczekiwać pomyślnego i terminowego zakończenia kolejnego etapu budowy obwodnicy, która rozpocznie się już za dwa lata. Na razie należy się cieszyć nowym mostem przez Wisłę w Puławach i – tak jak powiedziała w swoim wystąpieniu wojewoda lubelski Genowefa Tokarska – „niech ten most służy przez długie lata i będzie znakiem nowych czasów, nie tylko dla Puław, ale także niech zapoczątkuje budowę kolejnych przepraw mostowych i ciągów drogowych, będących dla Lubelszczyzny drogą do lepszej przyszłości”.





dr hab. inż. Kazimierz Kłosek, prof. Politechniki Śląskiej

Stary most drogowy przez Wisłę w Puławach im. Ignacego Mościckiego, leżący w ciągu drogi tranzytowej nr 12 relacji Radom – Lublin, należał od lat do tzw. wąskich gardeł tej trasy, prowadzącej docelowo do granicy państwa w Dorohusku. Znam ten obiekt dość dobrze

także jako kierowca, gdyż często przekraczałem tu Wisłę, jadąc w kierunku Kazimierza Dolnego. Również i w tym roku krótki pobyt wakacyjny w tym rejonie umożliwił mi czynny udział w okolicznościowych imprezach związanych z oddaniem do eksploatacji nowego mostu w Puławach.

To wielka ulga dla kierowców i mieszkańców Puław, gdyż dotychczasowa trasa, której zasadniczym elementem pozostawał 75-letni most, kierowała cały tranzytowy i lokalny ruch samochodowy do centrum miasta. Wzrastające natężenie ruchu na moście było niejednokrotnie przyczyną wypadków i kolizji prowadzących do całkowitej blokady ruchu po drodze, jak i w tym niewralgicznym komunikacyjnie rejonie miasta. Zasadniczym utrudnieniem starego mostu był brak normatywnej skrajni poziomej, gdyż pojedyncza dwukierunkowa jezdnia w świetle krawężników posiadała szerokość zaledwie 5,4 m. Przekrój drogowy nowego mostu zawiera dwie jezdnie, każda z dwoma pasami ruchu po 3,5 m, co daje sumarycznie, z opaskami bezpieczeństwa, 2 x 8,6 m. Ruch pieszy umożliwia jednostronny chodnik szerokości 1,5 m, co z kolei wydaje się zbyt wąskim przesmykiem, cho-

ciażby z uwagi na lokalny, dość intensywny ruch pieszo-rowerowy, zwłaszcza w okresie letnim. Uwagi te wnoszę, gdyż sam doświadczyłem tej niedogodności.

Nowy most stanowi zasadniczy element oddanej właśnie do użytku i liczącej 12,7 km obwodnicy Puław o parametrach drogi ekspresowej nr S12 Radom – Lublin. Została ona poprowadzona północnym obrzeżem miasta, w rejonie Zakładów Azotowych. Odległość nowego mostu od istniejącego wynosi ok. 2,6 km.

Na szczególne podkreślenie zasługuje wręcz wzorowa estetyka konstrukcji, praktycznie nieingerująca w części lukowego przęsła nurtowego w istniejące koryto rzeki. Należy nadmienić, że dolina Wisły na tym odcinku podlega ochronie prawnej jako korytarz ekologiczny. Przyjęty kompromis można uznać za wzorcowy i godny powielenia w innych rejonach kraju, w tym chociażby w rejonie Augustowa. Nie wszędzie konflikty związane z lokalizacją ważnych inwestycji drogowych muszą przekształcać się w „pole bitwy” ekologów i inwestorów oraz najbardziej zainteresowanych, tj. mieszkańców danej okolicy. Również i ten aspekt nowej inwestycji wydaje się być godny zauważenia.



dr hab. inż. Marek Łagoda, prof. Politechniki Lubelskiej

Oddany na początku lipca nowy most przez Wisłę w Puławach jest największą polską inwestycją mostową w ostatnich latach. Konstrukcja głównego, nurtowego przęsła jest piękną, rekordową w Polsce konstrukcją łuku rozporowego. Cieszy nowy polski rekord mostowy, zwłaszcza że jednocześnie zostały zaspokojone regionalne potrzeby transportowe i zdecydowanie poprawiono standard życia mieszkańców Puław. Droga krajowa nr 12 jest jedną z czterech dróg o przebiegu równoleżnikowym, łączących polską granicę zachodnią ze wschodnią i do momentu oddania do użytku nowego mostu biegła przez centrum Puław, przecinając Wisłę.

W tym miejscu funkcjonuje stary, pięcioprzęsłowy most o konstrukcji kratownicowej, z jazdą dołem. Obciążenie ruchem drogi i tego mostu było znaczne i wynosiło ponad 22 tys. pojazdów na dobę. Tak duży ruch jest

wynikiem braku normatywnych (w zakresie obciążeń) przepraw mostowych. Najbliższy most na Wisłę od strony południowej, usytuowany w ciągu drogi krajowej nr 74 (w Anopolu), jest oddalony o ok. 70 km, natomiast od strony północnej o ok. 100 km (w Górze Kalwarii). Szerokość jezdni starego mostu w Puławach, wynosząca tylko 5,4 m, nie gwarantowała płynności przejazdu po nim, a tym samym drożności krajowego układu drogowego oraz układu komunikacyjnego miasta Puławy. Częste kolizje, do których dochodziło na moście, były przyczyną blokad ulic w centrum miasta i wielu innych uciążliwości dla jego mieszkańców. Nowa przeprawa poprawia diametralnie tę sytuację, a przy okazji nowoczesna, dominująca w krajobrazie konstrukcja o niebanalnej kolorystyce, wzbogaca nadwiślański krajobraz Puław.



dr hab. inż. Adam Wysokowski, prof. Uniwersytetu Zielonogórskiego

Obiekty mostowe jako charakterystyczne elementy otaczającej nas rzeczywistości, powinny być estetyczne i właściwie wkomponowane w teren. Cieszy fakt, że nowo wybudowany most w Puławach spełnia te kryteria.

Konstrukcja mostu wyróżnia się rekordową w polskich warunkach rozpiętością przęsła lukowego, a właściwie dobrane technologie są gwarancją jego trwałości. Takie działania – jako mostowiec – gorąco popieram. Liczba mostów przez Wisłę jest ciągle dalece niewystarczająca i dlatego każda nowa przeprawa jest tak bardzo ważna dla usprawnienia komunikacji.

Korzystając z okazji, przekazuję słowa uznania wszystkim uczestnikom procesu inwestycyjnego, mając na względzie ogrom problemów organizacyjnych, technicznych i ekonomicznych, które udało się pokonać – jak widać z dobrym skutkiem.

