

# Most przez Wisłę w Kamieniu w decydującej fazie budowy

tekst: **JOANNA MICIAK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne.

zdjęcia: **ENERGOPOL SZCZECIN SA**, wizualizacje: **ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH W LUBLINIE**

Wkrótce Lubelszczyzna, Mazowsze i Świętokrzyskie zyskają ważne połączenie drogowe. Rusza kolejny etap budowy mostu w Kamieniu – ponad kilometrowej przeprawy przez Wisłę, która ma w istotny sposób usprawnić poruszanie się pomiędzy centralnymi ośrodkami w Lublinie, Radomiu i Kielcach a pozostałymi obszarami Polski wschodniej. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem i w ciągu najbliższych czterech miesięcy uda się spiąć oba brzozy Wisły, już od grudnia 2014 r. czas podróży na drugą stronę rzeki ulegnie znacznemu skróceniu – z co najmniej godziny do około trzech minut.



## Operacja nasuwanie

Obecnie na placu budowy trwają przygotowania do jednego z najważniejszych, a zarazem najbardziej skomplikowanego procesu całej inwestycji – na postawione w ub.r. filary zostaną nasunięte pierwsze części mostu. W Kamieniu czeka już 190-metrowa konstrukcja, natomiast przy drugim końcu obiektu, w Solcu nad Wisłą, przygotowano fragment o długości 150 m. Operacja jest podzielona na kilka etapów z uwagą na mogące się pojawić utrudnienia.

„Wymiary elementów do nasuwania ograniczają nam długość nasypów przy przyczółkach. Kolejnym ograniczeniem są odległości pomiędzy poszczególnymi podporami. Możemy nasuwać elementy, które od razu oprą się o kolejną podporę lub zawisną w odległości nie dłuższej niż 50 m od miejsca, z którego je nasuwamy” – wyjaśnia Paweł Pietraszak, dyrektor ds. realizacji kontraktów w Firmie Gotowski BKiP Sp. z o.o.

Po wysunięciu i umiejscowieniu pierwszych elementów mostu przy przyczółkach zostaną zespawane kolejne jego części. Ponieważ cały proces wymaga przeprowadzenia precyzyjnych i czasochłonnych działań, prace potrwać kilka miesięcy, a ich zakończenie planowane jest na przełom maja i czerwca 2014 r. „Konstrukcja przemieszcza się na łożyskach nasuwczych przez teflonowe przekładki ślizgowe, które mają niski współczynnik tarcia, więc stawiają mały opór. Poszczególne części ciągniemy za pomocą stalowych lin przez hydrauliczne prasy przelotowe” – dodaje dyr. Pietraszak.

Połączenie obu brzegów Wisły nie oznacza jednak, że pierwszy kierowcy wjadą na most już latem. Na powstałą w ten sposób stalową konstrukcję wykonawca musi jeszcze położyć żelbetową płytę, a następnie wytyczyć szeroką na 7 m dwupasmową jezdnię, dwa pasy awaryjne po 2,5 m każdy, lewostronny chodnik z zajmującą 4 m ścieżką rowerową oraz półtorametrowy chodnik prawostronny. Dopiero tak wyposażony obiekt – z obustronnym oświetleniem ulicznym, barierami energochłonnymi, balustradami ochronnymi oraz systemem odwodnienia, kanalizacją deszczową i separatorami oleju – zostanie oddany do użytku kierowców, rowerzystów i pieszych. Zgodnie z umową ma to nastąpić w grudniu 2014 r.

Budowa mostu przez Wisłę w miejscowości Kamień wraz z budową dróg dojazdowych to jeden z projektów realizowanych dzięki wsparciu z unijnego Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej na lata 2007–2013. Na sfinansowanie wartej ponad 215 mln zł inwestycji udało się pozyskać dotację w wysokości 126 mln zł.

## Strategiczna przeprawa

Most łączący Kamień w województwie lubelskim i Solec w województwie mazowieckim ma dla mieszkańców tych terenów znaczenie nie tylko komunikacyjne. Przeprawa przez Wisłę była w tym miejscu budowana już dwukrotnie. Zburzona podczas I wojny światowej, została zrekonstruowana w 1938 r., ale krótko po hucznym otwarciu w lipcu 1939 r. znów uległa zniszczeniu w wojnie obronnej Polski 1939 r. Po zakończeniu działań wojennych ocalałe przyczółki były później wykorzystywane przez wojsko dla mostu pontonowego instalowanego w czasie ćwiczeń. Dopiero po 75 latach w miejscu dwóch poprzednich mostów stanie nowoczesny obiekt, który – jak zakłada Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie – rozwiąże główne bolączki komunikacyjne tego regionu.



Dzisiaj każdy, kto chce przedostać się na drugą stronę Wisły, ma do wyboru dwie możliwości: oczekiwanie na prom w Solcu lub podróż w górę rzeki, do Annapola bądź w dół – do Puław, gdzie znajdują się najbliższe mosty. By przez nie przejechać, należy najpierw pokonać kilkudziesięciokilometrową odległość, a więc spędzić w samochodzie dodatkową godzinę. To obecnie najdłuższy odcinek wzdłuż Wisły bez stałej przeprawy mostowej. Dzięki nowemu połączeniu z Kamienia do Solca będzie można dostać się już znacznie szybciej – przejazd potrwa kilka minut, w zależności od natężenia ruchu. Realizacji tego ważnego zadania podjęło się konsorcjum dwóch firm, w którym liderem jest EnergoPol-Szczecin SA, a partnerem Firma Gotowski BKiP Sp. z o.o.



### Łatwiej, szybciej, wygodniej

Inwestycja jest ściśle powiązana z realizacją innego projektu współfinansowanego ze środków Programu Rozwój Polski Wschodniej – *Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża – Konopnica na odcinku Konopnica – Kamień*. Brak przeprawy na Wiśle powoduje obecnie, że droga nr 747 nie ma ciągłości. Rzeka dzieli ją bowiem na dwie części, z których pierwsza, po stronie województwa lubelskiego, ma 55,815 km długości, a druga, po stronie województwa mazowieckiego – 40,772 km. Nowy most – wraz z wybudowanymi drogami dojazdowymi: 650-metrowym odcinkiem z Kamienia i 220-metrowym z Solca – pozwoli na spięcie za pomocą DW 747 tras krajowych (Białystok – Lublin – Rzeszów).

Realizacja obu projektów przyniesie wiele korzyści mieszkańcom okolicznych terenów, działającym na tym obszarze przedsiębiorcom, firmom transportowym i organom samorządu terytorialnego, a także uczniom, studentom oraz podróżującym po Lubelszczyźnie i Mazowszu turystom z kraju i z zagranicy. Po pierwsze, znacznie łatwiejszy stanie się dostęp do głównych międzynarodowych korytarzy Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Po drugie, udrożnienie DW 747 – powiązanej z innymi drogami wojewódzkimi (m.in. nr 824, nr 825, nr 827, nr 833, nr 834) oraz krajowymi (nr 9, nr 12, nr 17, nr 19, nr

79, nr 82) – otworzy całą sieć nowych połączeń. Powstaną szybsze i bezpieczniejsze powiązania komunikacyjne pomiędzy centrami województw lubelskiego, mazowieckiego i świętokrzyskiego a pozostałymi obszarami Polski wschodniej. Szybciej będzie można też dostać się do granicy z Ukrainą w Dorohusku i z Białorusią w Sławatyczach, a także do planowanego przejścia we Włodawie. Realizacja obu wspieranych przez UE zadań to dla regionu także wyjątkowa szansa na dynamiczny rozwój gospodarczy – nowe możliwości komunikacyjne oznaczają bowiem zwiększenie dostępności obszarów inwestycyjnych oraz obiektów atrakcyjnych turystycznie.

#### Most w Kamieniu:

długość – 1026,6 m  
 szerokość – 19,9 m  
 koszt budowy – 209 mln zł  
 liczba pasów ruchu – 2 (jedna jezdnia)  
 szerokość ścieżki rowerowej – 4 m  
 szerokość chodnika – 1,5 m  
 inwestor: Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie  
 wykonawca: konsorcjum Energopolu-Szczecin SA (lider)  
 i Firmy Gotowski BKIP Sp. z o.o. z Bydgoszczy (partner)



# Wykonawca budowy mostu na Wiśle w m. Kamień



## KONSORCJUM FIRM

LIDER



### ENERGOPOL SZCZECIN Spółka Akcyjna

ul. św. Floriana 9/13 70-646 Szczecin  
tel.: +48 91 462 41 31, 91 462 34 36  
fax: +48 91 462 47 25  
e-mail: ep-sa@energopol.pl  
www.energopol.pl

PARTNER



### FIRMA GOTOWSKI Budownictwo Komunikacyjne i Przemysłowe Sp. z o.o.

ul. Toruńska 300, 85-880 Bydgoszcz  
tel.: +48 52 345 13 33  
fax: +48 52 362 95 09  
e-mail: gotowski@gotowski.pl  
www.gotowski.pl