

19 września 2022



## Otwarto Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną

**Oficjalnie otwarto Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną zbudowany jako pierwszy etap nowej drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. W wydarzeniu wziął udział Marszałek Andrzej Bętkowski.**

W sobotę 17 września z okazji otwarcia kanału atrakcji nie brakowało: była strefa rodzinna, koncert szantowy "Cztery refy", zagrał dj Brave, wystąpili Sound'n'Grace oraz Cleo. Wydarzenie zakończył o godzinie 22.00 pokaz dronów "Drone Show".

Całkowita długość nowej drogi wodnej z Zatoki Gdańskiej przez Zalew Wiślany do Elbląga to blisko 25 kilometrów. Samo przejście przez Zalew Wiślany wynosi nieco ponad 10 kilometrów, na rzece Elbląg - także ponad 10 kilometrów, a pozostałe ok. 2,5 km to odcinek, na który złożą się śluza i port zewnętrzny oraz stanowisko postojowe. Kanał, jak i cały tor wodny będą miały docelowo 5 m głębokości.

Droga wodna zaprojektowana została dla statku o długości 100 m (zestaw barek do 180 m), szerokości 20 m i zanurzeniu 4,5 m.

Inwestycja w całości finansowana jest z budżetu państwa, investorem jest Urząd Morski w Gdyni we współpracy i pod nadzorem Ministerstwa Infrastruktury. Wartość całego programu budowy drogi wodnej łączonej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską to 1,9 mld zł. Wykonawcą pierwszej części jest konsorcjum firm NDI/Besix, drugiej firma Budimex S.A, natomiast trzeciej konsorcjum NDI SA (lider), NDI Sopot SA (partner), Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o. (partner).

## **Opis inwestycji:**

### **Część pierwsza - port osłonowy na Zatoce Gdańskiej, kanał żeglugowy wraz ze śluzą przez Mierzeję Wiślaną, sztuczna wyspa na Zalewie Wiślanym:**

Część pierwsza inwestycji obejmuje budowę portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej, kanału żeglugowego ze śluzą i konstrukcją zamknięć wraz ze stanowiskami oczekiwania od strony Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego oraz oznakowaniem nawigacyjnym, budynków technicznych, w tym Kapitanatu Nowy Świat wraz z instalacjami, parkingami oraz punktem widokowym.

Sercem inwestycji jest wanna szczelna śluzy. To komora o długości 230 metrów, szerokości 25 metrów, głębokości 6,5 metra do lustra wody i 2,5 metra ponad lustro.

Łącznie w ramach budowy śluzy powstały cztery bramy, służące do jej zamykania. Każda z nich złożona jest z sześciu segmentów, a każdy segment z 730 elementów. Jedna brama waży około 160 ton, a najcięższy z jej elementów 33,56 ton.

W ramach tej części powstał również nowy układ drogowy, z dwoma ruchomymi stalowymi mostami o pionowej osi obrotu, które umożliwiają przejazd nad kanałem. Most obrotowy w Nowakowie, którego budowę już rozpoczęto w ramach drugiej części inwestycji, będzie składał się z przęsła o łącznej rozpiętości 103 m.

Natomiast łączna długość jednego z dwóch mostów na Mierzei Wiślanej to ponad 60 m, a masa konstrukcji stalowej ustroju wraz z przeciwwagą to ok. 550 - 560 ton. Każdy z tych mostów składa się z 44 elementów, które wytworzone zostały w zakładzie prefabrykacji konstrukcji stalowych, dowieszone na budowę i jak klocki złożone w całość. Najcięższy z pojedynczych elementów waży ponad 48 ton. Mimo tak specyficznej konstrukcji i masy, mosty zostały zmontowane co do milimetrów i wyważone co do kilogramów. Na Zalewie Wiślanym zbudowano wyspę, również w ramach części pierwszej, na której składowany będzie urobek, a docelowo stanowić będzie siedlisko dla ptaków. Wyspa ma kształt elipsy o

wymiarach 1906 na obwodzie 4,9 km i łącznej powierzchni 180 ha.

Pojemność całkowita wyspy to 9,2 mln m<sup>3</sup>. Do jej budowy użyte został ok. 140 tys. ton kamienia hydrotechnicznego, co wypełniłoby 3,5 tys. wagonów kolejowych.

## **Część druga - obudowa brzegów rzeki Elbląg, most w Nowakowie**

Druga część inwestycji, również w trakcie realizacji, to przebudowa istniejącego toru wodnego na rzece Elbląg na odcinku o długości około 10,4 km i szerokości toru mierzonego w dnie na rzece 60 m, a w rejonie Nowakowa 40 m, w zakresie obudowy brzegów. Główny zakres prac to umocnienie brzegów rzeki przy użyciu m. in. ścianek szczelnych oraz kotew gruntowych i obejmuje:

- wykonanie kotew gruntowych o łącznej długości 202.000 mb
- wykonanie umocnienia brzegów za pomocą stalowej ścianki szczelnej na długości brzegu 13,3 km (głębokość wbicia ścianki od -14 m do -21,5 m n.p.m.; łączna powierzchnia ścianek to 234.000 m<sup>2</sup>, łączny ciężar ścianek to 37.400 ton stali)
- wykonanie umocnienia brzegów za pomocą żelbetowej ściany szczelinowej na długości brzegu 1,7 km (głębokość ścian do -20 m n.p.m.; całkowita powierzchnia ścian szczelinowej to 64.390 m<sup>2</sup>; grubość ściany 0,8 m)
- budowa mostu obrotowego na rzeką Elbląg w miejscowości Nowakowo, w odległości około 650 m od istniejącego mostu pontonowego. Parametry nowoprojektowanego obiektu: długość 104,3 m rozpiętość przęsła 2 x 51,5 m.

## **Część trzecia - tor wodny na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg**

Trzecia część, scalająca całą inwestycję, to roboty pogłębiarskie na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg. Odcinek toru obecnie realizowany to ok. 8.200 m na Zalewie Wiślanym.

Przedmiot bieżącego zamówienia obejmuje m.in.:

- roboty czerpalne
- transport i refulację urobku z wbudowaniem w nowoprojektowaną wyspę na Zalewie Wiślanym
- zakup, dostarczenie i ustawienie oznakowania nawigacyjnego Miejscem odkładu urobku z robót czerpalnych będzie wyspa refulacyjna na Zalewie Wiślanym. W ramach nowego oznakowania nawigacyjnego zaprojektowano 35 pław, w tym 18 pław czerwonych po stronie lewej i 17 pław zielonych po stronie prawej.

źródło: otwarcie-mierzei.pl

## Galeria zdjęć



