

Tunel na odcinku drogi ekspresowej S19 Rzeszów-Babica w woj. podkarpackim drażony będzie przez specjalną maszynę o długości 112 m i średnicy tarczy 15,2 m. Ten olbrzymi „kret” transportowany jest z Hiszpanii w elementach. Część bezpośrednio drogą lądową na ciężarówkach, a największe elementy przyplynieły do Polski statkiem. Ze Szczecina do Opola przetransportowane zostały barkami i pontonami po Odrze, a dalej ruszą łądem, co może wiązać się z utrudnieniami w ruchu dla użytkowników dróg.

Transport maszyny TBM (ang. Tunnel Boring Machine) to wyjątkowe przedsięwzięcie pod względem logistycznym i technicznym przygotowywane od wielu miesięcy przez wyspecjalizowane firmy.

Maszynę rozłożono na części, ale i tak niektóre z jej elementów mają duże rozmiary i wagę, co jest dodatkowym utrudnieniem w transporcie kołowym. Tak dużych elementów jeszcze po polskich drogach nie przewożono. Od momentu, kiedy ta skomplikowana operacja się rozpocznie, będziemy na bieżąco i szczegółowo informować o postępach, jak również o utrudnieniach, z jakimi trzeba będzie się liczyć. Tymczasem prezentujemy kilka podstawowych informacji na temat trasy przejazdu, samej maszyny i potencjalnych utrudnień.

Odcinek S19 od węzła Rzeszów Południe do Babicy to jedna z ciekawszych, ale i trudniejszych technologicznie budów infrastrukturalnych w Polsce. Pagórkowate ukształtowanie terenu wymusza wykonanie wysokich estakad i tunelu zlokalizowanego do 100 m pod powierzchnią terenu.

Prace przy drażeniu tunelu rozpoczną się w przyszłym roku. Tunel drogowy będzie wykonany metodą mechanicznego drażenia przy pomocy maszyny TBM o długości 112 m, masie 4000 ton z tarczą wierzącą o średnicy 15,2 m. Jest to o 1,7 m więcej niż średnica Wyspiarki, która wydrążyła tunel w Świnoujściu.

Maszyna TBM jest ogromna i będzie składana na placu budowy przy pomocy żurawi gąsienicowych o udźwigu 650 i 300 ton. To nie zmienia faktu, że te części to potężny ładunek, który wymaga specjalistycznego transportu. Duża część elementów maszyny, w tym jej największe fragmenty, wypłynęły statkiem z hiszpańskiego portu Santander i trafiły do Szczecina. Najmniejsze elementy zostaną przetransportowane drogą lądową bezpośrednio z Hiszpanii do Babicy pod Rzeszowem. Mniejsze z elementów przetransportowanych statkiem do Szczecina również zostaną przewiezione drogami na plac budowy S19. Te największe przeładowano na barki i pontony, a następnie spławiono Odrą do Opola. Stąd już transportem drogowym, w trzech konwojach, wyruszą do Babicy.

Cały transport będzie się składał z czternastu zestawów transportowych podzielonych na trzy konwoje. Do przewozu największych elementów wykorzystane zostaną zestawy o bezprecedensowych wymiarach - szerokość 9 m, długość 74 m i waga ok. 260 ton, co łącznie z ładunkiem wyniesie 500 ton! Będą się składały z ciągnika balastowego ciągnącego zestaw, dwóch wielkich platform i drugiego ciągnika balastowego - pchającego, który będzie zamykał zestaw. Pozostałe transporty (składające się z jednego ciągnika i platformy) będą szerokości od 6 do 8 m i długości 35-40 m.

Takie parametry to również wyzwanie dla obiektów drogowych. Cała trasa została zaplanowana, a poszczególne odcinki i obiekty inżynierskie poddane szczegółowym ekspertyzom pod kątem przyjęcia tego niecodziennego transportu.

Trzeba pamiętać, że obiekty inżynierskie (mosty, wiadukty) pracują. A gdy taki „gigant” wjedzie na jeden z nich, ten musi „odpocząć”, tj. odprężyć się i wrócić do pierwotnego stanu. Eksperci określi ten czas na co najmniej pięć minut. W związku z tym, aby utrzymać odpowiednie przerwy między zestawami,

Transport, jakiego jeszcze nie było

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 09, listopad 2022 07:59

Tomasz Smaś

Odsłony: 605

odległości między nimi muszą wynosić co najmniej 850-900 m. To z kolei oznacza, że cały „peleton” będzie liczył ok. 4,5 km długości, czyli czas przejazdu w danym punkcie między pierwszym i ostatnim zestawem będzie wynosił około pół godziny. Transport będzie się poruszał z maksymalną prędkością 10 km/h. Z uwagi na gabaryty i planowaną prędkość jeden przejazd będzie trwał ok. 20-25 dni. Ostatni z transportów dotrze na plac budowy najpóźniej z końcem stycznia przyszłego roku.

Taki nietuzinkowy ładunek i jego transport to również wyjątkowe zmiany w organizacji ruchu i czasowe utrudnienia. Transport będzie się odbywał wyłącznie w godzinach nocnych, pomiędzy 22 a 6. Nie zmienia to jednak faktu, że na trasie przejazdu wystąpią pewne utrudnienia. Będzie to związane m.in. z czasowym zwężeniem pasów czy przeniesieniem ruchu na drugą jezdnię. Będą też okresowe wyłączenia z użytkowania danego odcinka drogi czy obiektu, co będzie się wiązało również z lokalnymi objazdami.

Ładunki rozpoczną podróż po drogach województwa opolskiego, następnie przez województwa śląskie, łódzkie, mazowieckie i lubelskie dotrą na miejsce budowy na Podkarpaciu. Transport pojedzie m.in. autostradą A4, dalej przez węzeł Gliwice Sośnica wjedzie na A1, a następnie poruszał się będzie S8 w kierunku Warszawy. Dalej mostem w ciągu S2, gdzie przekroczy Wisłę i na S17 w kierunku Lublina. Stąd skieruje się na S19 i w okolicach Rzeszowa na obecną DK19, aby dotrzeć na plac budowy odcinka szlaku Via Carpatia.

Wybór trasy nie jest przypadkowy - to parametry ładunku i konkretnych obiektów inżynierskich były kluczowe dla takiego wyboru.

Nie tylko wielkość ładunku i optymalizacja trasy przejazdu są tutaj wyzwaniem. W takich sytuacjach priorytetem jest bezpieczeństwo użytkowników dróg. Transport, mimo że w godzinach nocnych to jednak będzie odbywał się pod ruchem na drogach publicznych. Konwoje będą posiadać specjalistyczne zabezpieczenie. Będą to m.in. tablice VMS (znaki zmiennej treści), mobilne poduszki zderzeniowe za kolumną, piloci kierujący ruchem oraz obstawa Policji.

Źródło: GDDKiA