

Nowe inwestycje w regionie słupskim



Wizualizacja nowej kładki w Ustce. Źródło: Pracownia Projektowa Colosseum w Słupsku

Kładka przez kanał portowy

W czerwcu br. w Ustce rozpoczęła się budowa kładki pieszo-rowerowej przez kanał portowy. O budowie tej ważnej dla miasta przeprawy, łączącej wschodnie i zachodnie nabrzeże usteckiego portu, mówiono od dawna. Pomysły były różne, myślano nawet o kładce pontonowej – wyjaśnia Hanna Pela, zastępca Naczelnika Wydziału Rozwoju Regionalnego i Integracji Europejskiej Urzędu Miejskiego w Ustce. Pomysł na kładkę jednostronnie uchylaną powstał w 2010 r. We wniosku o dofinansowanie inwestycji z Europejskiego Funduszu Rybackiego podkreślaliśmy, że kładka w naturalny sposób przedłuży promenadę nadmorską, umożliwi szybkie dotarcie pojazdów uprzywilejowanych na drugą stronę kanału i będzie dużym ułatwieniem dla rybaków, którym skróci drogę do portu.

Kładka będzie dużym ułatwieniem komunikacyjnym dla mieszkańców Ustki, skróci czas dojścia na plażę wschodnią i będzie sporą atrakcją dla turystów. W kraju nie ma drugiej takiej przeprawy – jednostronnie uchylanej, o ramieniu długości 53 m. Oba brzegi kanału będą łączone dwa razy na godzinę, przez ok. 20 minut a złożenie kładki zajmie tylko 2 minuty.

Środki na inwestycję pozyskano z Europejskiego Funduszu Rybackiego. Całkowity koszt przedsięwzięcia to 4,4 mln złotych, miasto wniesie wkład w wysokości 600 tysięcy złotych. Generalnym wykonawcą kładki jest ustcka firma Hydro-Naval Adkonis, Michałek, Sobków Sp.J.

Kładkę zaprojektowano jako obrotową kratownicę spawaną z rur, opartą z jednej strony nabrzeża nałożysku obrotowym, z drugiej na ryglach hydraulicznych mocujących kładkę z przyczółkiem. W pozycji złożonej ramię kładki będzie usytuowane nad nabrzeżem zachodnim równoległe do kanału portowego – wyjaśnia Tomasz Studnicki, kierownik budowy. Zastosowanie stalowej kratownicy jako konstrukcji nośnej gwarantuje uzyskanie małej wysokości konstrukcyjnej oraz korzystnie komponuje się z otoczeniem i masztami łodzi.

W pozycji rozłożonej ramię będzie umieszczone nad kanałem portowym, który w tym miejscu ma szerokość 40 m, na wysokości umożliwiającej ruch pieszy oraz ruch pojazdów uprzywilejowanych. Minimalna odległość pomostu kładki od średniego poziomu lustra wody w kanale wyniesie 2,21 m. Kładka będzie sterowana z pomieszczenia sterowni, zlokalizowanej na pylonie. W lipcu zostały już wykonane fundamenty pod pylon, mechanizm obrotowy, odciągi oraz pod belkę progu oporowego po stronie wschodniej.

Fundamenty wszystkich elementów konstrukcji oparte są na palach z rur stalowych o średnicy 508/10 mm z dnem otwartym – mówi Dorota Karwowska, autorka projektu fundamentu kładki. Blokowy fundament pylonu i obrotnicy kładki o wymiarach 10,5 x 9,0 m i wysokości 2,86 m oparty jest na dwudziestu dwóch 12-metrowych palach. Wykonano go w gradzi ze ścianki szczelnej stalowej z profili typu AZ 12–700 o długości 10,0 m. Odciągi

kładki posadowiono w fundamentach z odsadzką o wymiarach 3,0 x 3,0 m i wysokości 2,07 m, opartych na czterech 12-metrowych palach każdy. Belka progu oporowego po stronie wschodniej opiera się na ławie z odsadzką o wymiarach w rzucie 4,60 x 0,9 m i wysokości 0,75 m, opartej na dwóch palach długości 15,40 m.

Konstrukcję stalową kładki wykonano w siedzibie głównego wykonawcy. Dźwigary głównego pasa dolnego kratownicy stanowią stalowe rury prostokątne 200x300x6 oraz 200x300x12 – wyjaśnia Tomasz Studnicki. Dźwigary pasów górnych kratownicy wykonano z rur prostokątnych 200x300x6. Elementy pasa górnego zaprojektowano w skosie, w płaszczyźnie wieśszaków podtrzymujących kładkę do pylonu. Do pylonu konstrukcja zostanie podwieszona za pomocą zawiesi prętowych.

Pylon wykonano w formie skrzynek stalowych o wymiarach 1200x800 i grubości ścianek 25 mm i 18 mm. Nogi pylonu, przy podstawie w rozstawie osiowym 5,9 m, pochylone są pod kątem 83 stopnie. Na wysokości 16,15 m od podstawy schodzą się na odległość 1,9 m. W górnej części pylonu wykonano wspornik stalowy, do którego będzie przyspawana głowica obrotowa. Rygiel poziomy, do którego przymocowane są odciągi i zawiesia, wykonano o przekroju prostokątnym o wymiarach 1,11x1,0 m. Wieszaki do podtrzymania kładki mocowane są do obrotnicy przyspawanej do rygla, a odciągi do blach węzłowych po drugiej stronie. Pomiedzy nogami pylonu znajduje się platforma dla kabiny sterowniczej, wykonana z ceowników 240 spawanych ze sobą po dwa i połączonych z nogami pylonu oraz blachy grubości 10 mm mocowanej na ich górnej płaszczyźnie.

Wieszaki od pylonu do kratownicy na długości 2,0 m od głowicy obrotowej wykonano z prętów M64, dalej jako M42 DSI o średnicy pręta Ø39. Odciągi – również jako prętowe M76 DSI o średnicy pręta Ø72.

Prace przy budowie kładki mają się zakończyć w listopadzie bieżącego roku.

MARYLA PACHOLCZYK

CHARAKTERYSTYCZNE

PARAMETRY KŁADKI:

długość w osiach podparć	52,30 m
pas ruchu	3,10 m
szerokość pomostu	4,0 m
całkowita szerokość kładki	5,38 m
całkowita wysokość kładki	4,43 m
min. odległość od średniej wody	2,21 m