

## **Nowy most drogowy w Toruniu - tego jeszcze nie było!**

Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi to najważniejsza inwestycja realizowana w Toruniu. Poprawi płynność, przejezdność i bezpieczeństwo ruchu drogowego, podniesie atrakcyjność ekonomiczną Torunia i regionu kujawsko-pomorskiego. Pozwoli na stworzenie dogodnych warunków dla inwestorów zewnętrznych oraz lokalnych przedsiębiorców. Podniesie poziom komunikacyjnej i turystycznej atrakcyjności miasta, co z kolei zwiększy szanse na dalszy rozwój i promocję Torunia.

Toruński most odnosi się do architektonicznego układu miasta. Zaprojektowany jako stalowa konstrukcja łukowa, kształtem przęsła nawiązuje do istniejących już toruńskich mostów: kolejowego i drogowego. Przy projektowaniu przeprawy zastosowano najnowsze technologie, dzięki czemu inwestycja budowana jest bez szkody dla środowiska naturalnego. Nowoczesna podwieszana konstrukcja sprawia, że przeprawa w niewielkim stopniu ingeruje w naturalne otoczenie, a pojedyncza centralna podpora mostu zlokalizowana w nurcie rzeki nie zakłóca pierwotnego biegu Wisły i zapewnia żeglowność.

Nowy most ma 540 m długości i 24 m szerokości, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku jazdy oraz pełną infrastrukturę: zatoki autobusowe, chodniki, drogę rowerową, oświetlenie i odwodnienie. Całkowita długość trasy mostowej wraz z drogami dojazdowymi wynosi 4,1 km. Estakady nad terenami zalewowymi po prawej i lewej stronie Wisły mają odpowiednio po 600 m i 830 m długości. Inwestycja objęła budowę i przebudowę 11 ulic o łącznej długości 11 km, budowę przejścia podziemnego dla pieszych i wiaduktu nad koleją oraz przebudowę kilku skrzyżowań węzłów komunikacyjnych.

Nową przeprawę przez Wisłę cechuje rekordowa rozpiętość przęsła stalowej konstrukcji. Każde z nich ma po 270 m długości i 50 m wysokości (mierzonej od najwyższego punktu łuku do poziomu góry fundamentu podpory). Są to najdłuższe przęsła mostu łukowego w Polsce. Na potrzeby realizacji toruńskiej inwestycji zespół specjalistów opracował innowacyjny sposób montażu przęsła. Gotowe łuki mostu o łącznej masie ok. 5,5 tys. t zostały zwodowane holownikami i wbudowane w miejsce docelowe na podpory stałe. W Polsce elementy o podobnych gabarytach i tonażu nie były nigdy wcześniej montowane!

Do posadowienia podpór samego mostu zostało wbitych w grunt łącznie 1,5 tys. pali prefabrykowanych o wymiarach 40 cm × 40 cm. Kolejne 2,5 tys. pali potrzebnych było do posadowienia pozostałych obiektów inżynierskich, w tym podpór estakad nad terenami zalewowymi. Estakady lewobrzeżne opierają się na 18, a prawobrzeżne na 12 podporach. Do wykonania mostu i pozostałych obiektów inżynierskich na trasie wykorzystano 18 tys. t konstrukcji stalowej, 8 tys. t stali zbrojeniowej i 65 tys. m<sup>3</sup> betonu konstrukcyjnego.

Z prawobrzeżnej części Torunia droga na most prowadzi przez trypoziomowe skrzyżowanie w obrębie pl. Daszyńskiego – jeden z najtrudniejszych konstrukcyjnie elementów trasy mostowej. W ramach nowego skrzyżowania powstał tunel, rondo i estakada. Wykonanie węzła wiązało się z przebudową istniejącej już infrastruktury podziemnej i naziemnej. Na lewym brzegu Wisły trasa mostowa była zdecydowanie mniej skomplikowana konstrukcyjnie. Objęła m.in. wykonanie kilkuset metrów nowych odcinków dróg, przejścia podziemnego dla pieszych i wiaduktu nad koleją.

Projekt „Budowa mostu drogowego w Toruniu wraz z drogami dojazdowymi.” jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. Wartość projektu, zgodnie z umową o dofinansowanie, wynosi ok. 753 mln zł, z czego 327 mln zł pochodzi ze środków unijnych.

Generalnym wykonawcą przeprawy jest konsorcjum firm: Strabag Sp. z o.o., Strabag AG. Prace rozpoczęto w listopadzie 2010 r. Inwestorem jest Miejski Zarząd Dróg w Toruniu, działający w imieniu Gminy Miasta Torunia.

Oddanie mostu do użytku nastąpi 9 grudnia 2013 r.