

Nowa, wygodna trasa o długości ponad 14 km

## Obwodnica Chojnic

Krzystof Sikora



### Uczestnicy procesu inwestycyjnego

- Zamawiający: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Gdańsku
- Wykonawca: Budimex Dromex SA
- Nadzór inwestorski: DHV Polska Sp. z o.o.
- Projektant: Lafrentz Polska Sp. z o.o.

Przebiegająca przez Chojnice droga krajowa nr 22 jest korytarzem tranzytowym łączącym Obwód Kaliningradzki z Unią Europejską. Średnioroczne dobowe natężenie ruchu na tej trasie wynosi 22 tys. pojazdów na dobę. Przy obecnym układzie transportowym miasta stanowiło to znaczną uciążliwość dla mieszkańców.

Obwodnica Chojnic zapewni bezpieczny i wygodny przejazd tym odcinkiem drogi krajowej, stale zyskującej na znaczeniu jako ważny korytarz międzynarodowy. Wykonawcą inwestycji był Budimex Dromex SA.

Budowa obwodnicy Chojnic rozpoczęła się 9 października 2006 r. Po dwóch latach powstała wygodna trasa o długości 14,149 km. Wartość inwestycji zamknęła się kwotą 201 mln zł.

### Zakres prac

W ramach kontraktu wykonano takie zadania inżynierskie, jak: likwidacja kolizji z urządzeniami obcymi, roboty ziemne – 520 tys. m wykopów, 807 tys. m nasypów; ułożenie nawierzchni trasy głównej (146 tys. t mas bitumicznych); budowa ośmiu obiektów mostowych nad i w ciągu obwodnicy, w tym jednego przejścia dla zwierząt i dwóch węzłów drogowych; przebudowa jezdni

drog bocznych krzyżujących się z obwodnicą; przebudowa istniejącej drogi krajowej na włączeniach; budowa dróg dojazdowych; budowa kanalizacji deszczowej; budowa 12 zbiorników osadowo-retencyjnych; przebudowa istniejących i budowa nowych przepustów pod jezdnią główną, łącznicami, drogami bocznymi i dojazdowymi – łącznie 45 sztuk, w tym jednego przepustu pełniącego funkcję przejścia dla zwierząt; budowa oświetlenia ulicznego na skrzyżowaniach; wykonanie oznakowania poziomego i pionowego.

### Parametry techniczne

Obwodnicę Chojnic zaprojektowano w taki sposób, aby skrzyżowania i węzły drogowe z drogami publicznymi (węzeł Chojnaty i Lipienice) łączyły się z istniejącą siecią drogową. Węzły powstały na końcach wewnętrznego, czterokilometrowego odcinka obwodnicy. Ich zadaniem jest wprowadzenie ruchu do centrum miasta.

Ze względu na ograniczoną dostępność terenów przyległych do obwodnicy, zbudowano 19 dróg dojazdowych, które zapewniły skomunikowanie tych terenów oraz umożliwiły dojazd służb utrzymania do zbiorników osadowo-retencyjnych.

Obwodnica Chojnic jest drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o nośności 115 kN/oś. Skrajnia pionowa dla wszystkich obiektów mostowych nad obwodnicą wynosi minimum 4,7 m.

Z uwagi na przekrój drogi, trasę zasadniczą podzielono na trzy odcinki:



NIEŻYWIĘĆ – CHOJNATY: jedna jezdnia o szerokości 7 m, dwa pasy ruchu, każdy o szerokości 3,5 m, pobocza utwardzone o szerokości 1,50 m;

CHOJNATY – LIPIENICE: odcinek dwujezdniowy, każda jezdnia o szerokości 7 m, po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, bitumiczne pobocza o szerokości 2 m, pas dzielący o szerokości 4,5 m;

LIPIENICE – PAWŁOWO: odcinek jednojezdniowy o trzech pasach ruchu (dwa pasy ruchu w kierunku Chojnic, jeden w kierunku Starogardu Gdańskiego), każdy pas o szerokości 3,5 m.

#### Obiekty inżynierskie

W ciągu i nad obwodnicą wybudowano osiem obiektów inżynierskich. Jeden z nich, położony nad linią kolejową, został zbudowany z 26-metrowych belek sprężanych. Za najciekawszy można uznać obiekt kolejowy dla łącznie czterech torów. Są to

właściwie cztery obiekty o rozpiętości 38 m, posadowione na wspólnych przyczółkach. Przyczółki są ażurowe – stanowi je rząd pali wielkich średnic  $\varnothing$  500 mm, dodatkowo kotwiony kotwami gruntowymi o długości 17 m. Obiekty zostały wykonane z boków istniejącego nasypu i następnie nasunięte. W trakcie realizacji wbudowano osiem prowizorycznych konstrukcji mostowych, po cztery na każdy przyczółek (po dwa na każdy tor). Ażurowe przyczółki pokryto 30-centymetrową maskującą ścianką żelbetową. Żelbetowe pochyle skrzydełka dodatkowo zakotwiono pięciometrowymi gwoździami gruntowymi. W dwóch obiektach zastosowano skrzydełka z gruntu zbrojonego w typie muru z drobnych elementów betonowych i siatek kotwiących.

Pozostałe obiekty to dwuprzęsłowe żelbetowe wiadukty drogowe o rozpiętościach 2 x 20 m.

*Współpraca oraz zdjęcia: Budimex Dromex SA*

# Silment CQP-15

Nowoczesne spoiwo stabilizacyjne dla inżynierii drogowej



#### Silment CQP-15 to:

- nowe możliwości konstruowania podłoża nawierzchni drogowej przez wykorzystanie gruntu rodzimego,
- gwarancja uzyskania wysokich przyrostów nośności ulepszanych gruntów oraz stabilizacji,
- trwały efekt osuszania gruntu bez zjawiska jego wtórnego rozmywania,
- skracanie terminów realizacji robót,
- zwiększanie poziomu technicznego i jakościowego,
- klasa wytrzymałości na ściskanie co najmniej 1,5 MPa.

#### Spoiwex Sp. z o.o.

ul. Boczna 6, 44-240 Żory

tel./fax: +48 32 734-03-15, mobile: 0 504 158 461,

internet: [www.spoiwex.pl](http://www.spoiwex.pl), e-mail: [biuro@spoiwex.pl](mailto:biuro@spoiwex.pl)

[www.spoiwex.pl](http://www.spoiwex.pl)