



Estakada E-1 nad ul. Zarzyckiego, rzeką Serafą i linią kolejową



Nowo zbudowana droga ekspresowa, którą oddajemy do ruchu w połowie listopada 2010 r., ma znaczenie ponadlokalne i lokalne. Po pierwsze, jest fragmentem bardzo ważnej drogi ekspresowej S7, która w przyszłości połączy południe Polski z Pomorzem, a przez węzeł Biezanów i autostradę A4 poprowadzi ruch również na wschód kraju. Będzie zatem spełniać zadania drogi krajowej. Po drugie, odcinek od węzła Biezanów do węzła Rybitwy stanowi przedłużenie obwodnicy Krakowa, która otacza już miasto z trzech

stron i zdecydowanie ułatwia przemieszczanie się z jednego jego krańca na drugi. Co szczególnie ważne, ten odcinek umożliwi szybki dojazd do przemysłowej strefy Krakowa, która funkcjonuje i stale rozwija się na Rybitwach. Do tej pory kierowcy udający się w ten rejon musieli jechać w dużej części przez miasto, a teraz drogą ekspresową dojeżdżają wprost na miejsce.

Budowa dalszego odcinka drogi ekspresowej S7 od węzła Rybitwy do węzła Igołomska z ogromnym mostem przez Wisłę jest w naszym planach inwestycyjnych. Na początku roku spodziewamy się uzyskać decyzję ZRID, a wiosną planujemy podpisać umowę z wykonawcą i rozpocząć prace budowlane. Mamy nadzieję, że te zamierzenia uda się zrealizować. Budżet na 2011 r. nie jest jeszcze gotowy, więc przedwczesne jest twierdzenie, które inwestycje się w nim znajdują, a które nie.

W przypadku budowy drogi S7 na odcinku od węzła Biezanów do węzła Rybitwy mieliśmy do czynienia z głęboko zalegającymi warstwami gruntów nośnych.

W związku z tym posadowienie nasypu wymagało, oprócz wymiany gruntu, wzmocnienia podłoża przez wykonanie pali oraz wydłużenia ich pod przyczółkami obiektów mostowych. Ponadto budowy nie oszczędziła tegoroczna powódź. Po intensywnych opadach deszczu i wylaniu rzeki Serafy, na płaskim terenie przyległym do placu budowy zalegała woda, uniemożliwiając kontynuację robót, a nawet dojazd do miejsca ich realizacji. Natomiast po ustąpieniu wody konieczne było wykonanie dodatkowych badań laboratoryjnych, których wynik decydował o kontynuacji lub konieczności wykonania powtórnie niektórych robót, szczególnie górnych warstw nasypu. Budowa drogi w obszarze znacznie podwyższonego poziomu wód gruntowych wymuszała konieczność wykonania zabezpieczeń i częstego wielodobowego jej pompowania, by umożliwić dalsze prace. Ta sytuacja nas nie zaskoczyła, ponieważ problemy na budowie pojawiają się zawsze, ale rolę inwestora, nadzoru i wykonawcy jest ich pokonanie. I udało się.

Jacek Gryga, dyrektor krakowskiego oddziału GDDKiA

I etap S7 przez Kraków gotowy

■ **Anna Siedlecka**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

Droga ekspresowa S7 pomiędzy węzłami Biezanów i Rybitwy (ul. Christo Botewa) na terenie Krakowa jest gotowa. Zakończyły się prace zasadnicze, wykończeniowe i odbiory techniczne. Droga zostanie udostępniona dla ruchu w połowie listopada. Budowa kosztowała prawie 200 mln zł i trwała niecałe dwa lata.

Zakres inwestycji obejmował budowę dwujezdniowej drogi o parametrach ekspresowej na długości 2,7 km, budowę sześciu obiektów mostowych, budowę węzła Biezanów, budowę dróg dojazdowych o długości ok. 1,8 km oraz ekranów akustycznych. Parametry techniczne drogi wynoszą: nośność 115 kN/oś, szerokość pasa ruchu – 3,50 m, szerokość pasa rozdzielającego – 4,0 m. Najdłuższym obiektem mostowym jest estakada wieloprzęsłowa o długości 256,67 m i szerokości całkowitej 40,1 m, która przebiega nad ul. Zarzyckiego, linią kolejową i rzeką Serafą. W ramach inwestycji powstał także most nad rzeką Drwiną o długości 83,2 m i całkowitej szerokości 38,1 m.



Węzeł Biezanów, widok z obiektu w ciągu łącznicy Katowice – Kraków na autostradę A4 i łącznicę węzła Biezanów relacji Kraków – Tarnów

Węzeł Biezanów został zlokalizowany na przecięciu autostrady A4 Kraków – Szarów oraz drogi ekspresowej S7. W ramach węzła powstały cztery łącznice o łącznej długości prawie 2,3 km. Najdłuższa, bo prawie kilometrowa (991,12 m) jest łącznica CŁ relacji Katowice – węzeł Rybitwy. Drugą pod względem długości (665,8 m) jest łącznica AŁ relacji węzeł Rybitwy – Katowice. Dwie krótsze łącznice to: DŁ (328,0 m) relacji węzeł Rybitwy – Tarnów oraz BŁ (296,03 m) relacji Tarnów – węzeł Rybitwy. W ciągu łącznicy DŁ zbudowano wiadukt nad autostradą A4 o długości prawie 90 m i szerokości ponad 14,0 m. Drugi wiadukt nad A4 powstał w ciągu łącznicy CŁ; ma on prawie 90,0 m długości i ponad 12,0 m szerokości.

Trasa Nowohucka jest dwujezdniową drogą ekspresową dowiązaną do budowanego w ciągu autostrady A4 węzła Biezanów. Droga na odcinku pierwszych 250 m została zaprojektowana na wysokich nasypach oraz estakadzie. Na kolejnym odcinku droga przebiega po nasypie o średniej wysokości 0,5–1,0 m. Na końcu odcinka droga ekspresowa krzyżuje się z ul. Christo Botewa, gdzie docelowo zaprojektowano bezkolizyjny węzeł Rybitwy. Na węźle trasa główna będzie przechodzić górą nad ul. Christo Botewa (docelowo), natomiast w I etapie przewidziano jednopoziomowe włączenie S7 do ul. Christo Botewa.

Prace przy budowie II etapu inwestycji, od węzła Rybitwy do węzła Igołomska, planowane są na wiosnę 2011 r. W ramach tego zadania powstanie odcinek drogi ekspresowej



Polimex-Mostostal SA rozwija działalność w sektorze budownictwa drogowego i kolejowego. W ostatnim okresie podpisaliśmy znaczące kontrakty, jak np. na budowę 40-kilometrowego odcinka autostrady A4, a ponadto nasze oferty zostały uznane przez zamawiających za najkorzystniejsze. Wraz z nowymi kontraktami, na podpisanie których czekamy, wartość naszego portfela zamówień osiągnie bardzo wysoką wartość, przekraczającą 10 mld zł. Oczekujemy, że w nadchodzących miesiącach będą pojawiały się dalsze przetargi na budowę i modernizację autostrad, dróg szybkiego ruchu i obwodnic miast, jak również większe kontrakty w segmencie budownictwa kolejowego. Polimex-Mostostal będzie uczestniczył w realizacji tych inwestycji.

Konrad Jaskóła, prezes zarządu Polimeksu-Mostostalu SA

S7 o długości 4,5 km wraz z dwoma mostami przez Wisłę. Obiekty o długości ponad 700 m każdy, będą miały ustrój podwieszany wantowy z czterema pylonami (po dwa dla każdej jezdni). Rozpiętość przęsła nurtowego wyniesie 200,0 m. W ramach inwestycji zostaną zbudowane dwa węzły: Rybitwy i Igołomska. Będą to węzły typu estakada z rondem z wyspą centralną.

WSPÓLPRACA ORAZ ZDJĘCIA:
GDDKIA ODDZIAŁ W KRAKOWIE