



Budowa obwodnicy na odcinku pomiędzy wiaduktem w ciągu DK78 nad ul. Krakowską (w km 3 + 121,97) a wiaduktem w ciągu DK78 nad drogą gruntową (w km 4 + 897,06)

Obiekty inżynierskie w ciągu południowej obwodnicy Siewierza

■ **Dorota Marzyńska**, GDDKiA Oddział w Katowicach, **Anna Siedlecka**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

18 listopada 2010 r. została dopuszczona do ruchu południowa obwodnica Siewierza. Inwestycja ma kluczowe znaczenie dla mieszkańców miasta, a także dla ruchu tranzytowego na drodze krajowej nr 1 (DK1) Częstochowa – Bielsko-Biała i nr 78 Gliwice – Tarnowskie Góry – Kielce. Dzięki nowej obwodnicy ciężki ruch tranzytowy został wyprowadzony z ciasnych ulic o małej drożności i ze ścisłego centrum miasta Siewierza.

Nowo wybudowana obwodnica o długości ponad 5,7 km jest drogą dwujezdniową klasy GP, tj. główną ruchu przyspieszonego. Nawierzchnia jezdni i poboczy utwardzonych została wykonana z mieszanki SMA. Kontrakt obejmował również budowę nowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 793 (DW793) o długości niespełna 1,3 km. W ramach inwestycji powstały skrzyżowania: skanalizowane, typu rondo oraz węzeł typu „pełna koniczyna” na przecięciu obwodnicy DK 78 z DK1. Każde z tych skrzyżowań wyposażone jest w odpowiednie oświetlenie. Inwestycja uwzględniła również budowę dróg niższych kategorii w celu obsługi terenów przyległych do obwodnicy. Nie pominięto też budowy dróg gospodarczych dojazdowych do okolicznych pól o łącznej długości ponad 6,9 km.

Oprócz odcinków drogowych projekt przewidywał budowę ośmiu obiektów inżynierskich, w tym dwóch mostów i sześciu wiaduktów, oraz zabezpieczenie i przebudowę uzbrojenia terenu. Dla ochrony środowiska naturalnego przewidziano budowę rowów, przepustów, kanalizacji deszczowej, zbiorników

retencyjnych, studni chłonnych wraz z osadnikami, ekranów akustycznych; nasadzono także zieleń ochronną i izolacyjną. Ponadto droga została wyposażona w urządzenia bezpieczeństwa ruchu – bariery, oznakowanie pionowe i poziome.

Inwestor: GDDKiA Oddział Katowice
Projektant: BPBK Trakt Sp. z o.o.
Wykonawca: Skanska SA
Nadzór inwestorski: Lafrentz Polska Sp. z o.o.
Decyzja lokalizacyjna: 19 IV 2006
Decyzja środowiskowa: 26 VII 2007
Pozwolenie na budowę: 10 VI 2008
Podpisanie umowy: 23 X 2008
Przekazanie placu budowy: 4 XI 2008
Rozpoczęcie robót: 14 XI 2008
Oddanie do ruchu: 18 XI 2010
Termin umowny zakończenia robót: 13 I 2011
Całkowity koszt inwestycji: ok. 220 mln zł



Fragment nawierzchni na odcinku pomiędzy wiaduktem w ciągu DK78 nad ul. Krakowską (w km 3 + 121,97) a wiaduktem w ciągu DK78 nad drogą gruntową (w km 4 + 897,06)

Obiekty inżynierskie w ciągu południowej obwodnicy Sievierza

- Wiadukt w ciągu DK78, nad istniejącą ul. Relaksową, w km 1 + 171,50

Jest to wiadukt jednoprzęsłowy. Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni DK78. Zadaniem obiektu jest umożliwienie bezkolizyjnego przejazdu DK78 nad ul. Relaksową i przejściem dla zwierząt. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 18,50 m.

- Wiadukt w ciągu DK78 nad istniejącą DK1 w km 2 + 198,34

Wiadukt umożliwia bezkolizyjny przejazd DK78 nad DK1. Jest dwuprzęsłowy. Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni DK78. Podpora pośrednia obiektu dwusłupowa. Przekrój poprzeczny obiektu został dostosowany do przekroju normalnego DK78. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 54,62 m.

- Wiadukt drogowy w ciągu DK 78 nad ul. Cmentarną w km 2 + 607,84



Wiadukt nad ul. Relaksową



Wiadukt w ciągu DK 78 nad DK1

Wiadukt umożliwia bezkolizyjny przejazd DK78 nad ul. Cmentarną. To jednoprzęsłowy wiadukt, którego elementem nośnym jest płyta sprężona. Przęsło jest swobodnie podparte. Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni DK78. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 18,50 m.

- Most w ciągu DK78, nad rzeką Czarna Przemsza, w km 2 + 745,54

Most umożliwia przejazd DK78 nad rzeką Czarną Przemszą. Wykonano obiekt trzyprzęsłowy, ciągły o ustroju belkowo-płytowym (dwie belki w przekroju poprzecznym). Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni DK78. Podpory skrajne żelbetowe, masywne, oddylatowane od skrzydeł. Podpory pośrednie żelbetowe, dwusłupowe. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 67,59 m.

- Wiadukt w ciągu DK78, nad istniejącą ul. Krakowską, w km 3 + 121,97

Wiadukt umożliwia bezkolizyjny przejazd DK78 nad ul. Krakowską. Jest to jednoprzęsłowy wiadukt, którego elementem nośnym jest płyta sprężona. Przęsło jest wolno podparte. Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni DK78. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 18,50 m.

- Wiadukt w ciągu DK78, nad istniejącą drogą gruntową, w km 4 + 897,06

Jest to jednoprzęsłowy wiadukt, którego elementem nośnym jest jednonawowa konstrukcja ramy zamkniętej. Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji pod każdą z jezdni DK78. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 13,64 m.

- Most w ciągu DW793, nad rzeką Czarna Przemsza, w km 0 + 477,10

Jest to obiekt trzyprzęsłowy, ciągły o ustroju płytowym. Podpory skrajne żelbetowe, ażurowe, ramownicowe z podwieszonymi skrzydłami, zatopione w nasypie, podpory pośrednie żelbetowe, pełnościennie. Zadaniem obiektu jest umożliwienie przejazdu DW793 nad Czarną Przemszą. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 49,60 m.

- Wiadukt w ciągu DW793, nad istniejącymi torami kolejowymi oraz drogą gruntową, w km 0 + 742,93

Jest to obiekt swobodnie podparty z belek prefabrykowanych strunobetonowych. Długość całkowita ustroju niosącego wynosi 24,10 m.

Zarówno przed rozpoczęciem inwestycji, jak i podczas prowadzenia robót nad całym terenem przyszłej obwodnicy czuwał nadzór archeologiczny.

ZDJĘCIA: GDDKiA ODDZIAŁ W KATOWICACH