

S7 – Południowa Obwodnica Gdańska



Piotr Michalski, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Gdańsku

Najbardziej strategiczną inwestycją dla Pomorza, po zakończeniu budowy autostrady A1, była realizacja Południowej Obwodnicy Gdańska (część drogi ekspresowej S7). Nowa droga połączyła autostradę A1, drogę ekspresową S6 – obwodnicę Trójmiasta i wyprowadziła ruch bezpośrednio w kierunku Warszawy.

Most M-1 nad Motławą

Jej znaczenie komunikacyjne ma wymiar nie tylko regionalny, ale krajowy. Właśnie ta droga sprawnie komunikuje Trójmiasto z Łodzią i Warszawą. Znacząco usprawnia połączenie terenów portowych z resztą kraju, szczególnie po doprowadzeniu do niej miejskiej inwestycji – Trasy Sucharskiego.

Nowy, 18-kilometrowy odcinek drogi ekspresowej S7 usprawni system komunikacyjny w Gdańsku i okolicach. Zaczął się on zmieniać już po oddaniu do użytku nowej drogi, ale jej

wpływ będzie w pełni odczuwalny po zakończeniu prac przy węźle Gdańsk Lipce (skrzyżowanie z drogą krajową nr 91), co jest planowane na koniec października br., oraz uruchomieniu węzła Gdańsk Port (skrzyżowanie ze wspomnianą Trasą Sucharskiego) – pod koniec 2012 r.

Najważniejsze, że prace przy budowie obwodnicy udało się ukończyć przed okresem wakacyjnym, kiedy natężenie ruchu na drodze krajowej nr 7 znacząco wzrasta. Turyści



Wiadukt WD-1 nad Obwodnicą Zachodnią Trójmiasta



zobacz więcej


budownictwo
inżynieryjne.pl


udający się „siódmką” z Warszawy w kierunku Półwyspu Helskiego już nie wjeżdżają do centrum Gdańska. 10 km przed granicą miasta, w Koszwałach, wjeżdżają wprost na drogę ekspresową. Dalej szybko i komfortowo jadą w kierunku drogi ekspresowej S6 – obwodnicy Trójmiasta i kontynuują podróż w kierunku Helu, Władysławowa czy Łeby.

Według prognoz ruchu sporządzonych na etapie projektu, nowa droga ma odciążać śródmieście Gdańska o 12–14 tys. pojazdów na dobę (co stanowi ok. 1/3 pojazdów), w tym najbardziej uciążliwy ciężki ruch tranzytowy, co znacząco wpłynie na sytuację komunikacyjną w centrum miasta, a także przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin.

Droga ekspresowa S7 – Południowa Obwodnica Gdańska jest przyjazna środowisku nie tylko ze względu na mniejszą emisję zanieczyszczeń, ale także na fakt montażu urządzeń służących ochronie środowiska. Są to m.in. pasy zieleni, przejścia dla zwierząt i ekrany akustyczne.

Południowa Obwodnica Gdańska to:

- 17,9 km drogi ekspresowej
- 19 obiektów inżynierskich, w tym najdłuższa estakada w Polsce o długości 2780 m
- 5 węzłów: Gdańsk Południe (Straszyn), Gdańsk Lipce, Gdańsk Port (Olszynka), Gdańsk Wschód (Przejazdowo), Żuławy Zachód (Koszwały)



MASZYNY BUDOWLANE

Wynajem. Sprzedaż. Serwis.

www.hkl.pl


WD-1

Rodzaj konstrukcji: łuk stalowy o przekroju skrzynkowym (wymiary przekroju: wysokość 1500 mm, szerokość 1000 mm); pomost wiaduktu podwieszony do łuku za pomocą wieszaków z lin stalowych.

Ciężar łuku: ok. 322 t.

Montaż łuku odbywał się w sekcjach montażowych przy użyciu dźwigu o maksymalnej nośności 650 t.

Teoretyczna wysokość łuku w kluczu: $H_t = 17$ m (w przybliżeniu odległość pomiędzy najwyższym punktem łuku a poziomem pomostu).

Teoretyczna rozpiętość przęsła wiaduktu $L_t = 84$ m.

WE-1

Rodzaj konstrukcji: ustrój skrzynkowy, żelbetowy, sprężony, wykonywany w technologii nasuwania podłużnego – zużyto ok. 50 000 m³ betonu na wykonanie wszystkich przęseł. Długość jednej nitki: 2750 m – najdłuższy obiekt w Polsce.

69 podpór dla jednej nitki

Wbito ok. 83 km pali prefabrykowanych dla całego obiektu.

Łącznie na całą estakadę zużyto ok. 85 000 m³ betonu.

M-1

Rodzaj konstrukcji: ustrój nośny w formie dwóch dźwigarów skrzynkowych, żelbetowych, sprężonych, przy krawędziach obiektu sprężonych kratownicowym układem poprzecznic stalowych. Przęsła podwieszane wantami do ośmiu pylonów.

Długość całkowita: 292 m. Długość najdłuższego przęsła nad rzeką Motławą: 135 m.

Zużyto ok. 15 000 m³ betonu.

Liczba pali prefabrykowanych w podporach pośrednich (P-2 i P-3): 281 na podporę.

Koszt inwestycji: łączny koszt inwestycji wynosi 1 580 833 094,37 zł. Projekt finansowany jest ze środków Krajowego Funduszu Drogowego oraz współfinansowany przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wkład Funduszu Spójności wynosi 85% kosztów kwalifikowanych, tj. 1 215 937 101,41 zł.

Inwestor: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Gdańsku.

Wykonawca: konsorcjum firm Bilfinger Berger Budownictwo SA (lider) i Wakoz Sp. z o.o.

Nadzór: konsorcjum firm Zakłady Budownictwa Mostowego Inwestor Zastępczy Sp. z o.o. (lider) i ECM Group Polska Sp. z o.o.

Projektant: Transprojekt Gdański Sp. z o.o.

Kalendarium prac

10 listopada 2006 r. – podpisanie umowy na projekty: koncepcyjny, budowlany i wykonawczy z Transprojektem Gdańskim Sp. z o.o.

14 września 2009 r. – zezwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID) wydane przez wojewodę pomorskiego.

6 października 2009 r. – podpisanie umowy między GDDKiA, oddział w Gdańsku, a konsorcjum firm Bilfinger Berger Budownictwo SA (lider) i Wakoz Sp. z o.o. na prace budowlano-montażowe przy realizacji drogi ekspresowej S7 – Południowej Obwodnicy Gdańska.

15 października 2009 r. – przekazanie wykonawcy placu budowy.

10 września 2010 r. – podpisanie umowy o dofinansowaniu inwestycji przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

9 czerwca 2012 r. – oddanie trasy do użytkowania.

ZDJĘCIA: BILFINGER BERGER BUDOWNICTWO, GDDKiA, ODZIAŁ W GDAŃSKU



Most M-1 przez Motławę typu extradosed



Wiadukt WD-1 nad Obwodnicą Zachodnią, węzeł Gdańsk Południe – skrzyżowanie dróg ekspresowych S6 i S7



Wysoczyzna Gdańska, odcinek drogi ekspresowej między węzłami Gdańsk Południe i Gdańsk Lipce



Zjazd z Wysoczyzny na estakadę WE-1, węzeł Gdańsk Lipce, początek najdłuższej estakady w Polsce