

Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku **węzeł Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) – Stobierna**

zdjęcia: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ W RZESZOWIE

Od 1 września 2017 r. kierowcy mogą korzystać z nowego odcinka drogi ekspresowej S19 na odcinku Sokołów Małopolski – Stobierna. Odcinek ten jest częścią trasy Via Carpatia. Wykonawcą prac była Aldesa Construcciones Polska Sp. z o.o. Koszt zadania to blisko 290 mln zł.



Węzeł Sokołów Małopolski



Przejście dla zwierząt nad drogą ekspresową S19 i drogą wojewódzką (dawna DK19)

Kontynuacja projektowania i budowa drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) – Stobierna jest częścią projektu *Budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów, odcinek węzeł Sokołów Małopolski Północ – Stobierna oraz węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe*.

Przedmiotowy odcinek S19 zlokalizowany jest na obszarze województwa podkarpackiego, na terenie miasta i gminy Sokołów Małopolski, a jego koniec zlokalizowano w km 12 + 497 (461 + 593) w gminie Trzebownik.

Inwestycja realizowana była w systemie optymalizuj, projektuj i zbuduj. Zadaniem wykonawcy była kontynuacja projektowania po wcześniejszej analizie i dokonaniu optymalizacji dokumentacji projektowej, uzyskanie wymaganych decyzji administracyjnych, w tym zezwolenia na realizację inwestycji (ZRID) oraz wykonanie robót budowlanych i uzyskanie decyzji na użytkowanie drogi ekspresowej S19 na odcinku węzeł Sokołów Małopolski Północ (bez węzła) – Stobierna wraz z tymczasowym włączeniem do istniejącej DK19 w miejscu przyszłej lokalizacji węzła Sokołów Małopolski Północ.

Umowę na realizację tego odcinka drogi ekspresowej podpisano 5 czerwca 2014 r. Termin zakończenia robót określony był na czerwiec 2017 r., jednak z uwagi na budowę tymczasowego łącznika oddanie S19 do ruchu zostało przesunięte na 1 września br.

Decyzję o wybudowaniu fragmentu tymczasowego łącznika na odcinku od początku nowo wybudowanego odcinka S19 do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1366R podjęto po analizie postulatów, które wpłynęły do GDDKiA oraz Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. Rozwiązanie to pozwoli na użytkowanie całego wybudowanego odcinka drogi ekspresowej S19 przy jednoczesnym wyprowadzeniu ruchu tranzytowego poza obręb miasta Sokołów Małopolski bez konieczności ponoszenia kosztów społecznych, a ponadto ograniczy wartość robót traconych podczas budowy kolejnego odcinka S19.

Odcinek ten stanowi fragment przyszłej drogi ekspresowej S19, mającej kluczową funkcję dla transportu krajowego i międzynarodowego, od przejścia granicznego w Kuźnicy w kierunku południowym. Poprawi to trudną sytuację komunikacyjną w Sokołowie Małopolskim, w którym występuje zwarta zabudowa

S19 w liczbach

W zakresie robót ziemnych wykonano:

- wykopy – 285 tys. m³, w tym na trasie głównej S19 240 tys. m³,
- nasypy – 546 tys. m³, w tym na trasie głównej S19 500 tys. m³;

Ilość użytego betonu – 21 tys. m³;

Ilość użytej stali – ok. 3 tys. t;

Wykonano 300 tys. m² nawierzchni, w tym 185 tys. m² na trasie głównej oraz 82 tys. m² na drogach dojazdowych (w tym 66 tys. m² asfaltowych oraz 16,5 tys. m² żwirowych);

Ilość wykonanego malowania:

- oznakowanie poziome grubowarstwowe – 19,4 tys. m²,
- oznakowanie poziome cienkowarstwowe – 0,4 tys. m²;

Wykonano ok. 25 km ogrodzenia;

Duże przejście dla zwierząt nad S19 i DK19 (obiekt 14WD):

- nośność obiektu – klasa A, 50 t,

- długość obiektu – 157 m,
- całkowita szerokość obiektu – 17,67 m, w tym jezdnie 12,50 m,
- długość przęsła wiaduktu – max. 32 m,
- obiekt w łuku poziomym R – 1000 m,
- konstrukcja nośna obiektu – żelbetowa, sprężona, trzydziwigarowa, belkowo-płytkowa; przyczółki – żelbetowe, monolityczne; filary – żelbetowe, słupowe,
- posadowienie podpór obiektu – na żelbetowych palach wierconych CFA Ø 50 cm,
- łączna długość pali fundamentowych – 2489 m.b.,
- ilość wbudowanego betonu w obiekcie – 2723 m³,
- ilość wbudowanej stali zbrojeniowej w obiekcie – 454 t,
- długość wbudowanych lin stalowych dla sprężenia konstrukcji ustroju nośnego obiektu – 3117 m.

W szczytowym momencie pracowało na budowie 300 osób i ok. 180 jednostek transportowo-sprzętowych.

mieszkaniowa. Droga krajowa nr 19 przy przejściu przez to miasto posiada jedną jezdnię, jednopoziomowe skrzyżowania z drogami i ulicami bocznymi, liczne przejścia dla pieszych oraz chodniki lub pobocza zlokalizowane przy krawędzi jezdni. W takiej sytuacji ruch lokalny nakłada się na bardzo duży ruch tranzytowy, jaki prowadzi ta droga, pełniąc jednocześnie ważną funkcję w ruchu międzynarodowym na kierunku północ – południe. Powoduje to bardzo duże utrudnienia w ruchu i liczne wypadki drogowe. Sytuacji tej nie można poprawić z uwagi na bardzo bliską zabudowę, uniemożliwiającą rozbudowę DK19.

Bezpośrednimi korzyściami wynikającymi z funkcjonowania drogi ekspresowej jest przede wszystkim przejęcie części ruchu z istniejących dróg krajowych i wojewódzkich, odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów zabudowanych, skrócenie czasu podróży, oszczędności paliwa, zapewnienie komfortu jazdy, zmniejszenie ryzyka wypadków, a także poprawa przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego na kierunku północ – południe.

Opisywany odcinek drogi ekspresowej S19 o długości 12,5 km ma przekrój jednojezdniowy 2 + 1 z węzłem drogowym Sokołów Małopolski na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 875. W rejonie węzła Sokołów Małopolski droga ekspresowa ma przekrój dwujezdniowy 2 + 2 z pasami awaryjnymi. Węzeł Sokołów Małopolski jest węzłem typu WB karo z rondami na skrzyżowaniu DW875 z łącznicami.

Ze względu na występowanie przy drodze zabudowy mieszkaniowej oraz terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową wzniesiono ekrany akustyczne w miejscach występowania terenów chronionych akustycznie. Natomiast dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wzdłuż całej drogi po obu jej stronach zbudowano ogrodzenie z siatki metalowej o wysokości 2,20 m.



MOP Stobierna

Projekt współfinansowany z Funduszu Spójności w wysokości 412 806 332,82 zł brutto w ramach projektu *Budowa drogi S19 Lublin – Rzeszów, odcinek węzeł Sokołów Małopolski Północ – Stobierna oraz węzeł Świlcza – węzeł Rzeszów Południe*. Planowany całkowity koszt realizacji projektu wynosi 848 408 745,83 zł brutto. Umowa o dofinansowanie nr POIS.03.01.00-00-0020/16-00.

Opracowała Redakcja na podstawie materiałów GDDKiA Oddział w Rzeszowie.