

# STRABAG wybudował obwodnicę Zielonej Góry



tekst: **MACIEJ TOMASZEWSKI**, rzecznik prasowy, zdjęcia i film: **STRABAG Sp. z o.o.**

Inwestycja, której investorem było miasto Zielona Góra, została zrealizowana przez STRABAG Infrastruktura Południe Sp. z o.o. Obwodnica Zielonej Góry zlokalizowana jest w województwie lubuskim, na terenach miasta Zielona Góra oraz w gminie Świdnica w powiecie zielonogórskim. Umowa z Urzędem Miasta Zielonej Góry została podpisana w grudniu 2018 r., a kontraktowy termin realizacji to 54 miesiące od daty podpisania umowy z wyłączeniem okresów zimowych. Okres ten udało się jednak skrócić i już od kwietnia 2023 r. kierowcy mogą korzystać z nowej trasy, omijającej centrum miasta.





W ramach zadania zbudowano odcinek drogi o długości ok. 12,7 km wraz z rozbudową istniejących dróg w zakresie niezbędnym do włączenia projektowanej inwestycji do istniejącej sieci drogowej. Droga posiada jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu. W ramach inwestycji powstały trzy skrzyżowania typu rondo. Wykonane zostały również cztery przepusty drogowe stanowiące przejścia dla małych zwierząt.

W zakresie zrealizowanych zadań znalazło się również wykonanie m.in. inteligentnych systemów transportowych (KSZR). Tablice o zmiennej treści, sterowane zdalnie, dają możliwość pokazywania informacji z zakresu rzeczywistych czasów podróży dla pojazdów poruszających się po trasach alternatywnych, tj. Obwodnicy Południowej i Trasy Północnej, potencjalnych ograniczeniach w ruchu, np. ograniczeniach tonażowych występujących czasowo, warunkach pogodowych, koniecznych objazdach.

Kontrakt był realizowany w formule projektuj i buduj. Zespół STRABAG przedłożył koncepcję projektową – warto tu zaznaczyć, że przyjęte na etapie przetargu rozwiązania znalazły się w dużej części w koncepcji, a potem w finalnym projekcie budowlanym.

Na budowie wykorzystano systemy 3D pozwalające na mniejsze zaangażowanie personelu pomocniczego robotników budowlanych. Do realizacji nawierzchni inwestycji zastosowano warstwę ścieralną z asfaltem modyfikowanym gumą. STRABAG wykorzystał tu technologię wytwarzania specjalnego asfaltu modyfikowanego gumą pod nazwą RUBBERBIT®, która została opracowana w 2013 r. przez Laboratorium Badań Technicznych TPA grupy STRABAG w Pruszkowie. W technologii modyfikacji metodą na mokro lepszcze asfaltowe jest odpowiednio modyfikowane granulatem gumowym powstającym ze zużytych opon samochodowych w specjalnym urządzeniu do modyfikacji znajdującym się bezpośrednio przy wytwórni mieszanek asfaltowych. W procesie mieszania składników zachodzi reakcja pęcznienia cząsteczek gumy w płynnym, rozgrzanym asfalcie. Dzięki temu uzyskuje się lepszcze charakteryzujące się wysokimi parametrami, niespotykanymi w standardowych asfaltach dostępnych na rynku. Granulat gumowy stanowi do ok. 20% lepszcza asfaltowego mieszanki asfaltowej. Do wykonania 1 km nawierzchni wykorzystywane jest blisko 1200 opon, co



w przypadku budowanej obwodnicy na odcinku prawie 13 km umożliwiło ponowne wykorzystanie ok. 15 tys. opon. Nawierzchnie tego typu zastosowano już do budowy m.in. Trasy Nowohuckiej w Krakowie.

„Nawierzchnia tego typu umożliwia ponowne wykorzystanie odpadów, jakimi są zużyte opony, co jest korzystne dla środowiska. Charakteryzuje się ona większą trwałością i odpornością na warunki atmosferyczne, co jest ważne z punktu widzenia utrzymania drogi – powiedział Marcin Hering z Laboratorium Badań Technicznych TPA. – Korzyści z technologii RUBBERBIT® odczują również użytkownicy drogi, której nawierzchnia jest trwalsza, gdyż jest mniej podatna na powstawanie kolein, i cichsza w porównaniu z tradycyjnym asfaltem dzięki mniejszemu hałasowi generowanemu przez koła podczas jazdy”.

Jednym z głównych celów przedsięwzięcia było zwiększenie dostępności transportowej Zielonej Góry, która leży poza siecią drogową TEN-T, a tym samym zmniejszenie nadmiernego ruchu drogowego w mieście. Nowa trasa poprawi warunki komunikacyjne miasta oraz wpłynie na jego rozwój społeczno-gospodarczy. Inwestycja przyczyni się jednocześnie do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zmniejszy emisję hałasu, gdyż trasa przebiega poza terenami mieszkalnymi.

Budowa była współfinansowana przez Unię Europejską z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, oś priorytetowa IV: Infrastruktura drogowa dla miast, działanie 4.2: Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego.

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



**Zobacz FILM**      **STRABAG** WORK ON PROGRESS      **YouTube**