

A4 PRZEJEZDNA NA CAŁYM PRZEBIEGU

20 lipca 2016 r. oddano do użytku odcinek autostrady A4 Rzeszów – Jarosław, pomiędzy węzłem Rzeszów Wschód (A4/S19) i Jarosław Zachód (A4/DK94). Ten ponad 41-kilometrowy fragment stanowił ostatnie brakujące ogniwo autostrady łączącej wschód z zachodem Polski. Tym samym najdłuższa w kraju, bo licząca 672 km, autostrada jest już przejezdna na całym przebiegu.



Całkowita długość autostrady A4 na odcinku Rzeszów – Korczowa wynosi 88,23 km. Projekt podzielono na trzy odcinki. Odcinek Rzeszów (węzeł Rzeszów Wschód, bez węzła) – Jarosław (węzeł Wierzbna) budowano w systemie tradycyjnym. Odcinek Jarosław (węzeł Wierzbna, bez węzła) – Radymno (z węzłem) powstał w systemie zaprojektuj i zbuduj. W tej samej formule zbudowano także trzeci odcinek, Radymno (bez węzła) – Korczowa. Ostatnio oddany do ruchu odcinek Rzeszów – Jarosław, pomimo początkowych trudności, ukończono z sukcesem.

Problem z wykonawcą

23 września 2010 r. GDDKiA podpisała umowę na budowę najdłuższego odcinka autostrady A4 na Podkarpaciu – od węzła Rzeszów Wschód do węzła Jarosław Zachód – z konsorcjum Polimeksu-Mostostalu SA (lider) i Doprastavu a.s. Brak płynności finansowej wykonawcy i zatory płatnicze wobec partnerów (podwykonawców, dostawców i usługodawców) oraz niewywiązywanie się konsorcjum z zapisów kontraktowych, skutkiem czego były duże opóźnienia w realizacji kontraktu.

Oddany do użytku odcinek A4 od węzła Rzeszów Wschód do węzła Jarosław Zachód kończy budowę najdłuższej autostrady w Polsce.

doprowadziły do odstąpienia od umowy z konsorcjum. Na dzień odstąpienia od umowy (14 stycznia 2014 r.) zaawansowanie rzeczowe wynosiło 69%, natomiast upływ czasu 105%.

Przed wyłonieniem nowego wykonawcy przeprowadzono inwentaryzację wykonanych robót przez dotychczasowego, przygotowano dokumenty niezbędne do ogłoszenia przetargu i 14 lutego 2014 r., czyli już miesiąc po odstąpieniu od umowy z pierwszym wykonawcą, ogłoszono nowy przetarg. 16 września 2014 r. podpisano umowę na kontynuowanie budowy odcinka. Konsorcjum Budimeksu SA (lider) i Strabaga Sp. z o.o.



Dzięki autostradzie A4 podróż z Rzeszowa do Jarosławia skróci się o ponad 30 minut

wywiązało się z tego zadania w 16 miesięcy, nie licząc okresów zimowych.

Na całym odcinku autostrady zbudowano system odwodnienia terenu (rowy drogowe, kanalizacja deszczowa, urządzenia oczyszczające wody opadowe z jezdni autostrady), urządzenia ochrony środowiska i przepusty ekologiczne, nasadzono zieleń ochronną, szczelny system odprowadzenia wód opadowych, zbiorniki retencyjne, przejścia dla zwierząt oraz postawiono ekrany akustyczne.

Stawiając czoła wyzwaniom

Wyzwań podczas budowy odcinka Rzeszów – Jarosław nie brakowało. Okazały się nimi czas, jaki był przeznaczony na wykonanie inwestycji oraz realizację programów naprawczych, ale także specyfika terenu, przez który przebiega trasa, i stan wykonanych robót przez pierwszego wykonawcę. Inwestycja wymagała opracowania i wdrożenia wielu programów naprawczych. Przeprowadzono specjalistyczne badania obciążeń nasypów. Zastosowano kilka tysięcy reperów, których zadaniem jest stałe monitorowanie podłoża nasypu. Na odcinku 15 km (łącznie na odcinku Strabaga i Budimeksu) nasypy zabezpieczono materacami gabionowymi o grubości 0,3 m, co ma zabezpieczyć skarpy nasypów nawet przed występowaniem tzw. stuletniej wody.

Ogółem w ramach inwestycji wybudowano 78 obiektów inżynierskich. W zakresie robót mostowych największego kunsztu wymagały dwa wiadukty nad czynnymi liniami kolejowymi: WA-4 i WA-9. Konstrukcje obu obiektów zostały wzmocnione przez wbudowanie dodatkowo ok. 1000 t stali konstrukcyjnej. Technologia robót przewidywała podniesienie każdego przęsła wiaduktów i po wykonaniu wzmocnienia ponowne opuszczenie na łożyska.

Zakres koniecznych do wykonania prac naprawczych stwierdzony przez nowego wykonawcę spowodował konieczność przesunięcia terminu oddania tego odcinka A4 do użytku z 15 maja na 20 lipca 2016 r., a także konieczność zwiększenia maksymalnej wartości zobowiązania w umowie na budowę z kwoty brutto 769 860 961,23 zł do 985 709 828,88 zł.

A4 Rzeszów – Jarosław w liczbach

Długość odcinka: 41,2 km
Powierzchnia autostrady: 647 ha
Podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie w zakresie trasy głównej: 986 238,00 m²
Oznakowanie poziome: 55 616 m²
Bariery ochronne stalowe w zakresie trasy głównej, węzłów i dróg pomocniczych: 134 289,00 m.b.
Ogrodzenia drogi i zbiorników retencyjnych: 91 900,00 m.b.
Pasy technologiczne z płyt ażurowych: 71 316,00 m.b.
Ekrany akustyczne oraz osłony przeciwośnieńniowe: ok. 6 km



Jaki był zakres prac firmy MP-Mosty Sp. z o.o. przy budowie autostrady A4 na odcinku Rzeszów (węzeł Wschód) – Jarosław (węzeł Wierzbna)?



GRZEGORZ DZIEDZIC,
inspektor robót mostowych, INKO Consulting Sp. z o.o.

W związku z faktem, że firma MP-Mosty przejęła na siebie obowiązki koordynatora nadzoru autorskiego, całość problemów projektowych przechodziła przez jej ręce. Stworzonych zostało ponad 150 programów naprawczych, umożliwiających kontynuację robót.

Z punktu widzenia inspektora robót mostowych, głównymi problemami odnotowanymi podczas realizacji powtórzonego kontraktu były osiadania podpór obiektów oraz wadliwe wykonawstwo niektórych asortymentów robót przez pierwszego wykonawcę. Z tego względu wystąpiła konieczność rektyfikacji wysokościowej konstrukcji nośnej i łożysk, dokonywania korekt niwelety. Najobszerniejszy program naprawczy polegał na wzmocnieniu obiektów łukowych WA-4 i WA-9.

Po wdrożeniu wszystkich programów naprawczych przeprowadzone próbne obciążenia statyczne i dynamiczne dały wyniki pozytywne, co umożliwiło oddanie obiektów do użytkowania, czego efektem jest obecnie pełna przejezdność autostrady na omawianym odcinku.

Strategiczna arteria

Głównym celem, jaki przyświecał budowie autostrady A4, jest wspieranie rozwoju gospodarczego kraju i poprawa jakości życia obywateli przez stworzenie sprawnego, bezpiecznego i zrównoważonego systemu transportowego. Rozwój ten będzie obecnie możliwy dzięki zapewnieniu szybkiego i sprawnego połączenia komunikacyjnego w ruchu międzynarodowym na kierunku wschód – zachód.

Budowa ostatniego odcinka autostrady zapewniła bezpośrednie połączenie z Niemcami przez przejście graniczne w Jędrzychowicach i z Ukrainą przez przejście graniczne w Korczowej.

Bezpośrednich korzyści wynikających z funkcjonowania autostrady jest wiele. Jednym z nich jest rozszerzenie sieci autostrad i dróg ekspresowych w kraju oraz zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego w III korytarzu transeuropejskim. W korytarzu drogi krajowej nr 4 nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu oraz warunków ekologicznych mieszkańców miejscowości znajdujących się w ciągu drogi. Wzrosnie także komfort życia mieszkańców dzięki odsunięciu ruchu ciężkiego od obszarów zamieszkałych. Użytkownicy autostrady zyskają właściwy poziom bezpieczeństwa oraz komfortowy i szybki przejazd.

Obecnie autostradą można już przejechać bez żadnych utrudnień. Zakończenie wszystkich prac planowane jest na 20 października 2016 r.

Opracowanie redakcyjne na podstawie materiałów GDDKiA. Zdjęcia: GDDKiA Oddział Rzeszów

