



Wiadukt WK-03

Lubuski odcinek drogi ekspresowej S3

■ Anna Jakubowska, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Zielonej Górze

Najdłuższy odcinek drogi ekspresowej S3 leży na terenie województwa lubuskiego. Odległość od granicy województwa zachodniopomorskiego do granicy województwa dolnośląskiego po trasie S3 wynosi 184 km.



W okolicach Świebodzina trwają prace przy budowie ponad 900-metrowej estakady. Obiekt jest wieloprzęstowym wiaduktem żelbetowym, sprężonym (kablobeton). Składa się z dwóch niezależnych konstrukcji nośnych pod każdą z jezdni drogi ekspresowej S3. Wiadukt w ciągu jezdni wschodniej posiada 23 przęsła, a w ciągu jezdni zachodniej 24 przęsła. Podpory pośrednie obiektu są jednosłupowe.

Zadaniem obiektu jest umożliwienie bezkolizyjnego

przejazdu drogą ekspresową S3 nad pokonywanymi przeszkodami: drogą gminną, drogą krajową nr 3, rzeką Strugą Świebodzińską, ul. Poznańską, linią kolejową normalnotorową PKP L003 Warszawa – Kunowice.

Wobec występujących warunków gruntowych i konieczności prowadzenia niwelety drogi wysoko ponad powierzchnią, budowa nasypów oznaczałaby znaczne zajęcie terenów i przymus wykonania kosztownego wzmocnienia podłoża na całym odcinku odpowiadającym długości projektowanej estakady. Mając to na uwadze, projektant zaproponował technologię realizacji obiektu za pomocą urządzenia formującego.

Zastosowanie ustroju belkowego w układzie statycznym belki ciągłej pozwala na uzyskanie małej wysokości konstrukcyjnej obiektu przy jednoczesnym efekcie korzystniejszego wyglądu przez użycie na zewnątrz belek wsporników o wysięgu 2,50–2,90 m. Dla konstrukcji o znacznej długości zastosowanie przekroju belkowego pozwala na realizację konstrukcji przy wykorzystaniu urządzenia formującego, co przyczynia się do obniżenia kosztów realizacji całego przedsięwzięcia.

Przemysław Hamera,
dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddział
w Zielonej Górze

Za realizację 144 km ekspresówki od Gorzowa Wielkopolskiego do Nowej Soli odpowiedzialny jest oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Zielonej Górze. W celu usprawnienia procesu przygotowania i realizacji zadania fragment ten podzielono na pięć odcinków:

- obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego – dobudowa drugiej jezdni (12 km)
- Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz (38 km)
- obwodnica Międzyrzecza – druga jezdnia (6,5 km)
- Międzyrzecz – Sulechów (43 km)
- Sulechów – Nowa Sól – druga jezdnia (44 km).

Docelowo na całej długości droga ekspresowa S3 będzie drogą dwujezdniową, której realizację planuje się do końca 2015 r.

Warunkiem dotrzymania harmonogramu jest uzyskanie finansowania dla drugiej jezdni, wymienionych w załączniku 1a PBDK na lata 2011–15, czyli wśród tych zadań, których budowa może rozpocząć się do 2013 r. Finansowanie mają zapewnione odcinki: Gorzów Wielkopolski – Międzyrzecz i Międzyrzecz – Sulechów (bez obwodnicy Międzyrzecza). Obydwa pobięgną nowym śladem od razu w przekroju dwujezdniowym.

Postępowanie w sprawie pierwszego z nich jest obecnie na etapie przetargu. 15 marca otwarte zostały oferty na budowę. Do końca czerwca powinna zostać podpisana umowa z wykonawcą.

Drugi odcinek, tj. Międzyrzecz – Sulechów, od sierpnia ub.r. jest już w budowie. Zakończenie inwestycji zaplanowano w czerwcu 2013 r.



Wiadukt WD-08

Podstawowy zakres inwestycji

W ramach projektu wybudowane zostaną dwie jezdnie na odcinku Gorzów Wielkopolski – Sulechów (bez obwodnicy Międzyrzecza) oraz dobudowane zostaną drugie jezdnie do już istniejących obwodnic Gorzowa Wielkopolskiego i Międzyrzecza oraz na odcinku od Sulechowa do Nowej Soli. Powstanie również obwodnica Skwierzyny wraz z odcinkiem położonym poza projektowaną drogą S3, pozwalającym na korzystanie z obwodnicy w relacji Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Poznań, tj. w korytarzu dróg krajowych nr 22 i nr 24 Kostrzyn – Skwierzyna – Poznań.

Parametry nowej drogi:

- prędkość projektowa V_p : 100 km/h
- prędkość miarodajna V_m : 110 km/h
- klasa drogi: S
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- szerokość jezdni: 7,00 m (2 x 3,50 m)
- szerokość pasa awaryjnego: 2,50–3,50 m
- szerokość opaski: 0,50 m
- szerokość pasa rozdziału: 4,00–7,00 m
- szerokość poboczy gruntowych: 0,75–3,50 m
- kategoria ruchu: KR6
- obciążenie: 115 kN/os.

Na całym lubuskim odcinku S3 znajdować się będzie 18 węzłów drogowych, w tym węzeł łączący drogę S3 z autostradą A2, a także osiem par MOP-ów.

Projektowane węzły drogowe:

- Gorzów Północ (na przecięciu z DK nr 130, ul. Szczecińska)
- Gorzów Zachód (na przecięciu z DW nr 132)
- Gorzów Południe (na przecięciu z drogą krajową nr 22, ul. Kasprzaka)
- Skwierzyna Zachód (z włączeniem do DK nr 3)
- Skwierzyna Południe (z włączeniem do DK nr 3)
- Międzyrzecz Północ (z włączeniem do DK nr 3)
- Międzyrzecz Zachód (na przecięciu z DW nr 137)
- Międzyrzecz Południe (z włączeniem do DK nr 3)
- Jordanowo (na przecięciu z autostradą A2)
- Świebodzin Północ (z włączeniem do DK nr 3)
- Świebodzin Południe (z włączeniem do DK nr 3 i możliwością przyszłościowego podłączenia do niego DW nr 276 i nr 303)
- Sulechów (połączenie z DK nr 3 oraz 32)
- Zielona Góra Północ (na przecięciu z DK nr 32)
- Zielona Góra Południe (na przecięciu z DW nr 279)
- Niedoradz (na przecięciu z DK nr 3)
- Nowa Sól Zachód (na przecięciu z DW nr 297)
- Nowa Sól Południe (w zakresie opracowania odcinka Nowa Sól – Legnica)

Nowe Miasteczko (w zakresie opracowania odcinka Nowa Sól – Legnica).

Projektowane MOP-y:

- Marwice, kat. II i III
- Trzebiszewo kat. I
- Popowo, kat. II i III
- Kępsko, kat. II i III
- Sosnówka kat. I
- Stożne, kat. I
- Racula, kat. II i III
- Lisiny, kat. I.

W ramach zadania powstanie ponad 100 obiektów inżynierskich, w tym:

- most nad Wartą
- mosty nad Obrą
- mosty nad Odrą
- ponad 30 przejść dla dużych i średnich zwierząt.

W budowie

S3 od Międzyrzecza do Sulechowa podzielona została na trzy odcinki realizacyjne, dla których odrębnie uzyskiwano niezbędne decyzje i zezwolenia oraz osobno prowadzono postępowania przetargowe. Wykonawcami poszczególnych odcinków są konsorcja:

Odcinek 1 (od km 0+000 do km 17 + 100):

- lider: Mota-Engil Central Europe SA, partnerzy: Mota-Engil, Engenharia e Construcao SA, Przedsiębiorstwo Robót Drogowych Lubartów SA, Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów Sp. z o.o.

Odcinek 2 (od km 17 + 100 do km 24 + 500):

- lider: Hermann Kirchner Polska Sp. z o.o., partnerzy: Hermann Kirchner Bauunternehmung GmbH, Hermann Kirchner Hoch-u. Ingenieurbau GmbH

Odcinek 3 (od km 24 + 500 do km 42 + 953; 3 + 4 odc. projektowy):

- lider: Budimex SA, partner: Ferrovial Agroman SA Campo de las Naciones

W sierpniu 2010 r. rozpoczęły się prace budowlane na wszystkich trzech odcinkach. Do pierwszych mrozów i obfitych opadów śniegu roboty na budowie prowadzone były bardzo sprawnie. Również pomimo niesprzyjających warunków pogodowych w okresie zimowym wykonywano prace na obiektach mostowych. Na koniec lutego stan zaawansowania robót na poszczególnych odcinkach wyglądał następująco:

	Odcinek 1	Odcinek 2	Odcinek 3
Roboty drogowe	6,84%	6,57%	23,23%
Roboty mostowe	14,95%	5,22%	22,70%

W zgodzie z naturą

Wśród wielu działań w zakresie ochrony środowiska, z uwagi na bliskie sąsiedztwo Rezerwatów Nietoperek I i Nietoperek II, których zadaniem jest ochrona zimowego siedliska nietoperzy (w okresie zimowym hibernuje ich ok. 30 tysięcy), podjęte zostaną działania mające ochronić te ssaki przed śmiercią w wyniku kolizji z pojazdami.

Zgodnie z zaleceniami chiropterologów, najskuteczniejszą formą ochrony nietoperzy podczas przelotów nad drogami jest stawianie ekranów w formie ogrodzeń o wysokości co najmniej 4,0 m, zmuszających nietoperze do zwiększenia pułapu lotu i tym samym uniknięcia kolizji. Sumaryczna długość projektowanych ogrodzeń dla ochrony nietoperzy przy drodze S3 wynosi ok. 40 km.