



Węzeł Rzeszów Północ, fot. GDDKiA Oddział w Rzeszowie

Pierwszy odcinek autostrady A4 już gotowy

■ Jan Marek, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

10 września br. zmieniła się mapa drogowa Podkarpacia. Do ruchu oddano pierwszy podkarpacki odcinek autostrady A4, od węzła Rzeszów Północ do węzła Rzeszów Wschód. Wraz z otwartym jednocześnie odcinkiem S19 Stobierna – Rzeszów stanowi ponad 15-kilometrową część tzw. autostradowej obwodnicy Rzeszowa. Ta nowa, bezpieczna i pozwalająca na komfortową jazdę droga usprawnia ruch oraz zapewnia oszczędność czasu wszystkim podróżującym pomiędzy DK19 i DK9.

6,9-kilometrowy odcinek autostrady zlokalizowany jest na terenie powiatu rzeszowskiego (gmina Głógów Małopolski, obręb Rudna Mała; gmina Trzebownisko, obręb Zaczernie, obręb Nowa Wieś, obręb Terliczka, obręb Łąka, obręb Trzebownisko). Stanowi część autostrady A4 znajdującej się w III korytarzu transportowym sieci TEN-T.

Budowa odcinka autostrady A4 od węzła Rzeszów Północ do węzła Rzeszów Wschód rozpoczęła się w marcu 2010 r. Jest to droga klasy A, zrealizowana w zakresie dwóch dwupasowych jezdni, zlokalizowana po północnej stronie Rzeszowa.

Zakres prac

Inwestycja obejmowała m.in.:

- budowę autostrady A4 o długości ok. 6,9 km;
- budowę odcinka DK19 o długości ok. 1,4 km;
- budowę dwóch węzłów autostradowych:
 - węzeł Rzeszów Centralny, typu WB półkoniczyna, na przecięciu autostrady A4 z istniejącą drogą krajową DK9,

– węzeł Rzeszów Wschodni, typu WA podwójna trąbka, na przecięciu autostrady A4 z projektowanym odcinkiem drogi krajowej DK19;

- budowę odcinków dróg dojazdowych i wewnętrznych zapewniających obsługę przyległego terenu;
- budowę urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (bariery ochronne, osłony przeciwoślnościowe, ogrodzenie autostrady);
- budowę 12 drogowych obiektów inżynierskich (dwóch wiaduktów autostradowych, trzech mostów autostradowych, trzech wiaduktów drogowych, przejście dla pieszych, trzech wiaduktów drogowych w ciągu drogi DK19);
- budowę urządzeń z zakresu ochrony środowiska (ekrany akustyczne, zielen izolacyjna, ogrodzenie autostradowe, przejścia dla zwierząt, urządzenia oczyszczające ścieki opadowe z jezdni);
- budowę i przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej. Wykonawcą prac była firma Mostostal Warszawa SA, a partnerem Acciona Infraestructuras SA.

Precyzyjna „nasuwka” 60-metrowych przęseł

Ciekawym elementem procesu budowy tego odcinka A4 była realizacja najdłuższego (512 m) mostu na Podkarpaciu i jednego z największych obiektów mostowych w Polsce, przy budowie którego inżynierowie zastosowali technologię tzw. nasuwania podłużnego, polegającą na wcześniejszym przygotowaniu poszczególnych elementów ustroju nośnego, a następnie nasuwaniu ich na filary. Ta rzadko jeszcze stosowana w Polsce metoda robiła wrażenie nie tylko na specjalistach. Ogromne awanbeki (dzioby montażowe) wsuwające się nad drogę krajową nr 19 wzbudzały zaniepokojenie wszystkich kierowców przejeżdżających trasą Lublin – Rzeszów. Przeszkody, które pokonuje most, to rzeki Wisłok i Mrowla oraz DK19. To pierwszy tak duży obiekt mostowy w tym rejonie. Co również specyficzne dla tej konstrukcji, zastosowane są tam jedne z najdłuższych w kraju przęseł – o długości ok. 60 m. Operacja nasuwania przęseł z 42-metrowymi awanbekami odbywała się przez przesuwanie ich po podporach z kierunku zachodniego na wschód. Nasuwanie podłużne daje bowiem możliwość przygotowania ustroju nośnego w miejscu, gdzie jest to bezpieczne i wygodne. Taka organizacja działań sprzyjała też szybszemu przebiegowi prac. Gotowe elementy konstrukcji były przesuwane z tego samego miejsca na podpory. Uniknięcie konieczności budowy rusztowań dla całego obiektu spowodowało, że na poniżej zlokalizowanej drodze cały czas odbywał się ruch kołowy.

Most tworzą znajdujące się obok siebie dwa obiekty, które prowadzą ruch w przeciwnych kierunkach. Tworzą go dwie nitki o długości 512 m i szerokości 19,10 m (w tym jezdnia – 3 x 3,75 m, pas włączenia / wyłączenia – 3,50 m, opaska – 0,80 m). Obiekt w planie ma przebieg prostoliniowy, a wertykalnie stanowi regularny łuk o promieniu 25 tys. m. Wykonawca prac, Mostostal Warszawa SA, współpracował na tej budowie z firmą Mosty Gdańsk Sp. z o.o. jako projektantem technologii nasuwania.

Dofinansowanie unijne

Realizacja tej inwestycji nie byłaby możliwa bez dofinansowania ze środków unijnych. W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przy udziale środków unijnych pochodzących z Funduszu Spójności, wybudowano odcinek autostrady stanowiący część projektu, jakim jest budowa autostrady A4 Tarnów – Rzeszów, odcinek węzeł Krzyż – węzeł Rzeszów Wschód wraz z odcinkiem drogi ekspresowej S19 węzeł Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza. Na realizację tego dużego zadania podpisana została umowa o dofinansowanie o wartości 5,2 mld zł (maksymalna kwota dofinansowania z UE – ok. 2,9 mld zł).

Podstawowym celem budowy autostrady A4 jest zapewnienie szybkiego i sprawnego połączenia komunikacyjnego w ruchu międzynarodowym na osi wschód – zachód. Budowa autostrady zapewni bowiem bezpośrednie połączenie z Niemcami przez przejście graniczne w Jędrzychowicach oraz z Ukrainą przez przejście graniczne w Korczowej. Powstanie podkarpackich odcinków autostrady A4 przyczyni się dodatkowo do uaktywnienia terenów Polski południowo-wschodniej oraz zmniejszy ruch na istniejącej już drodze krajowej nr 4, co skutkować będzie redukcją negatywnego oddziaływania ruchu drogowego na środowisko.

WSPÓŁPRACA: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD ODDZIAŁ RZESZÓW



Most zrealizowany metodą nasuwania podłużnego, fot. GDDKiA Oddział w Rzeszowie



Węzeł Rzeszów Wschód, fot. GDDKiA Oddział w Rzeszowie

Projekt jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.

Autostrada A4 od węzła Rzeszów Północ do węzła Rzeszów Wschód

Numer umowy o dofinansowanie – POIŚ.06.01.00-00-028/09-00

Data podpisania umowy – 30 czerwca 2010 r.

Data podpisania aneksu do umowy o dofinansowanie – 5 lipca 2012 r.

Data zakończenia realizacji projektu według aneksu – 31 grudnia 2013 r.

Całkowita wartość projektu – 5 295 490 059,90 zł

Maksymalna kwota dofinansowania z UE – 2 969 050 618,42 zł

Podstawowe parametry techniczne autostrady:

- klasa techniczna A
- prędkość projektowa – 120 km/h
- liczba pasów ruchu – 4 (2 x 2)
- szerokość pasa ruchu – 3,75 m
- szerokość pasa awaryjnego – 3 m
- szerokość pasa dzielącego – 12,5 m
- szerokość pobocza gruntowego – 1,25–1,80 m
- obciążenie dopuszczalne osi – 115 kN/oś