

Nazwa projektu:

Budowa północnej obwodnicy Rzeszowa od ul. Lwowskiej do ul. Siemieńskiego

Klient:

Miejski Zarząd Dróg i Zieleni w Rzeszowie
ul. Targowa 1
35-064 Rzeszów

Lokalizacja:

Rzeszów

Łączny czas realizacji:

wrzesień 2003 – sierpień 2006

Łączna wartość kontraktów:

34,67 mln PLN netto

Generalny wykonawca:

Skanska S.A.
ul. Gen. J. Zajączka 9
01-518 Warszawa
tel. +48 22 561 30 00
faks +48 22 561 83 01
e-mail: info@skanska.pl
www.skanska.pl

Zrealizowane odcinki obwodnicy:

- odcinek I (etap I, część 2)
długość: 395 m
wartość kontraktu:
2,56 mln PLN netto
czas realizacji: wrzesień 2003 – wrzesień 2004
- odcinek II (etap I, część 3)
długość: 696 m
wartość kontraktu:
10,25 mln PLN netto
czas realizacji: wrzesień 2004 – grudzień 2005
- odcinek III (etap II)
długość: 960 m
wartość kontraktu:
4,98 mln EUR netto
czas realizacji: wrzesień 2004 – sierpień 2006



W latach 2003–2006 Skanska wybudowała ponad 2 km północnej obwodnicy Rzeszowa. Budowa nowego obejścia miasta podzielona została przez Inwestora na pięć etapów, a każdy z nich na sukcesywnie realizowane projekty. Wykonanie wszystkich zaplanowanych etapów obwodnicy odciążą układ komunikacyjny Rzeszowa dzięki budowie dodatkowej przeprawy przez rzekę Wiśtok oraz połączeniu runda na ul. Lwowskiej z ulicami Siemieńskiego i Lubelską. W przyszłości umożliwi również dogodny dojazd do autostrady A4 i drogi ekspresowej S-19.

Zrealizowana przez naszą firmę inwestycja to trzy niezależnie pozyskane kontrakty o łącznej wartości

niemal 35 mln zł netto. Budowę każdego z nich zakończyliśmy przed terminem – odcinek I i II na półtora miesiąca, a odcinek III na trzy miesiące przed terminem wynikającym z umowy. Dodatkowo, prace na odcinku II i III skoordynowaliśmy w taki sposób, aby w pierwszej kolejności wykonać ciąg jezdny. Dzięki temu pierwsi kierowcy trasą III odcinka przejechali już w grudniu 2005 r., czyli 11 miesięcy przed planowanym terminem. Wiosną 2006 r. kontynuowaliśmy już tylko cztery prace wykończeniowe, które nie utrudniały ruchu.

Wykonane przez nas prace objęły przebudowę fragmentu ul. Księżycowej i ul. Rzecha, a także budowę nowego odcinka obwodnicy o łącznej długości ponad 2 km, runda im. Jacka Kuronia oraz drogi łączącej obwodnicę z ul. Załęską. W ramach robót mostowych zrealizowaliśmy wiadukt o długości 110 m i szerokości 20 m nad ul. Księżycową i ruchliwą magistralą kolejową Kraków – Medyka. Prace prowadziliśmy pod ruchem pociągów – został on wstrzymany tylko raz, na cztery godziny, kiedy przestawialiśmy konstrukcję utrzymującą deskowanie przęsta nad torami. Betonowanie wiaduktu trwało bez przerwy 34 godziny, w czasie których 10 betoniarek dostarczyło 850 m³ betonu. Na wiadukcie zamontowaliśmy bariery ochronne oraz przezroczyste, akrylowe ekrany akustyczne.



Nagrody:

- „Budowa drogowo-mostowa roku 2006” w konkursie organizowanym przez rzeszowski oddział SITK
- „Budowa Podkarpacia 2006 roku” w kategorii obiekty komunikacji drogowej, w konkursie rzeszowskiego oddziału PZITB
- Kryształowa Cegła w konkursie „Dom 2007” w kategorii obiektów infrastrukturalnych, organizowanym przez lubelski oddział Polskiego Towarzystwa Mieszkaniowego

Parametry techniczne:

- szerokość wiaduktu: 20 m
- długość wiaduktu: 110 m
- dwie dwupasmowe jezdnie o szerokości 7 m
- nawierzchnia dostosowana do nacisku: 115 kN/os
- pas zieleni o szerokości 5 m
- chodnik ze ścieżką rowerową o szerokości 2,5 m

Zakres zrealizowanych prac:

- roboty ziemne
- podbudowy
- nawierzchnie
- oznakowanie poziome i pionowe
- betonowe i przezroczyste ekrany akustyczne
- zasadzenie drzew i krzewów ozdobnych
- bariery i poręcze ochronne
- oświetlenie uliczne
- kanalizacja deszczowa i sanitarna
- przebudowa i budowa sieci trakcyjnej PKP, telekomunikacyjnej, energetycznej, wodociągowej i gazowej



ny system kontroli pozwolił uzyskać idealnie gładką nawierzchnię, a jednostki napędowe chłodzone cieczą zredukowały poziom hałasu i podniosły komfort pracy operatorów. System palników gazowych o elektronicznie kontrolowanym płomieniu umożliwił rozkładanie masy zaraz po uruchomieniu rozściętacza. Dzięki zrealizowanej przez naszą firmę inwestycji skrócił się czas przejazdu przez miasto, zmniejszyło się natężenie ruchu samochodowego w centrum stolicy Podkarpacia i na wąskich ulicach dzielnic Pobitno i Załęże. Dodatkowo, budowa nowej trasy w północno-wschodniej części miasta pozwoliła na udostępnienie pod inwestycję ok. 50 ha terenów.

Podczas wykonywania prac ziemnych natrafiliśmy na nieprzewidziane przez projektantów problemy – poziom wód gruntowych przewyższał założenia o 60 cm, a grunt, na którym miała powstać obwodnica, nie spełniał odpowiednich norm. Nasza firma zaproponowała dwie – dotychczas niestosowane na Podkarpaciu – technologie wzmocnienia podłoża. W przypadku robót, które wymagały wykonania wykopów, jako podbudowę pod jezdnię wykorzystaliśmy 15-centymetrową geokratę Taboss, którą ułożyliśmy na warstwie izolacyjnej, a następnie wypełniliśmy betonem. Natomiast w miejscach, gdzie budowany był nasyp, podbudowę wzmocniliśmy siatką Tensar. Dzięki wykorzystaniu tych technologii możliwe było skrócenie czasu realizacji inwestycji, a nawierzchnia zyskała większą odporność na odkształcenia powstające w wyniku osiadania gruntu i dużego natężenia ruchu. Wykorzystaliśmy także kolumny żwirowe, które wzmocniły i ustabilizowały podłoże, zredukowały osiadanie oraz przyśpieszyły konsolidację gruntu. Do zrealizowania kontraktu wykorzystaliśmy nowoczesny sprzęt drogowy. Nawierzchnia obwodnicy została ułożona przy pomocy rozkładarki mas bitumicznych, wyposażonej w stół układający masę na szerokości do 7 m. Elektronicz-

