



MS-4 na odcinku granica województw mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Skrudki, fot. Wolfgraf

S17 Warszawa – Garwolin **w budowie**

Od maja 2018 r., kiedy Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję zezwalającą na budowę obwodnicy Kołbieli w ciągu drogi ekspresowej S17, prace budowlane toczą się na całym odcinku drogi od węzła Zakręt koło Warszawy do węzła Kurów Zachód, gdzie trasa ta połączy się z istniejącą S17. Nowo wybudowane odcinki, o łącznej długości prawie 100 km, usprawnią połączenie drogowe pomiędzy Warszawą i Lublinem. Skorzystają również kierowcy jadący do Rzeszowa i na Ukrainę.

Węzeł Lubelska – Kołbiel

Odcinek węzeł Lubelska (bez węzła) – Kołbiel (początek obwodnicy) od ok. km 4 + 049 do ok. km 19 + 200 liczy ok. 15,15 km długości. Umowę z wykonawcą – konsorcjum firm Strabag Sp. z o.o. (lider) oraz Strabag Infrastruktura Południe Sp. z o.o. (partner) – podpisano 27 stycznia 2016 r. Całkowita wartość kontraktu wynosi 370 mln zł. Wykonawca ma 34 miesiące na jego realizację z wyłączeniem okresów zimowych.

W ramach inwestycji powstaną cztery węzły drogowe: Wiązowna I, Wiązowna II, Wólka Mładzka, Ostrów. W grudniu 2016 r. wykonawca przedstawił projekt budowlany do weryfikacji. Projekt zakładał budowę dwujezdniowej drogi o nawierzchni wykonanej w technologii betonu cementowego, po trzy pasy ruchu do węzła Wiązowna II, a dalej po dwa pasy w każdą stronę aż do końca odcinka. 29 marca 2018 r. Wojewoda Mazowiecki wydał decyzję zezwalającą na budowę.

W ciągu drogi ekspresowej powstaną nowe obiekty inżynierskie, miejsca obsługi podróżnych, urządzenia ochrony środowiska oraz drogi dojazdowe do obsługi ruchu lokalnego. Przebudowane zostaną istniejące drogi pozostające w kolizji z planowaną drogą ekspresową. Wybudowane będą także

chodniki dla pieszych oraz ścieżki rowerowe. W lipcu 2018 r. wykonawca rozpoczął prace związane z wykonaniem podbudowy z betonu asfaltowego AC22P na drodze dojazdowej DD01 od km 0 + 200 do km 0 + 300 oraz kontynuował prace przy obiektach inżynierskich. W sierpniu m.in. wykonano próbne obciążenia pali wbijanych (400 x 400 mm), stanowiących posadowienie obiektu inżynierskiego MS-1 w km 6 + 598 oraz roboty ziemne związane z węzłem Ostrów. Zgodnie z planem, zakończenie prac budowlanych nastąpi w drugiej połowie 2019 r.

Garwolin - obwodnica Kołbieli

Obwodnica Kołbieli od ok. km 19 + 200 do ok. km 27 + 900 to druga część S17 Warszawa – Garwolin, projektowana i budowana przez konsorcjum Strabagu Sp. z o.o. i Strabagu Infrastruktura Południe Sp. z o.o. W ramach inwestycji powstaje 8,7-kilometrowa dwujezdniowa droga ekspresowa z nawierzchnią betonową, po dwa pasy w obie strony. Wartość kontraktu wynosi ponad 225 mln zł. Okres gwarancji i czas wykonania są analogiczne do poprzedniego odcinka.



Odcinek Lubelska – Kołbiel, widok na bajpas DD02 oraz frezowanie DK17 w miejscowości Góraszka, fot. J. Grzejszczak

Inwestycja obejmuje budowę obwodnicy wraz z węzłem drogowym Kołbiel na przecięciu projektowanej obwodnicy drogi S17 z projektowaną obwodnicą w ciągu drogi nr 50. Przebudowane zostaną także istniejące drogi kolidujące z planowaną ekspresówką, powstaną nowe obiekty inżynierskie, miejsca obsługi podróżnych, urządzenia służące ochronie środowiska oraz zdrowia mieszkańców (urządzenia podczyszczające ścieki przed odprowadzeniem do odbiornika, przejścia dla dużych i małych zwierząt oraz przepusty dla płazów, chodniki i ścieżki rowerowe).

W maju 2018 r. rozpoczęły się prace związane z przejmowaniem terenu pod plac budowy. Na początek wykonawca przejął od GDDKiA wszystkie działki położone w istniejącym pasie drogowym drogi krajowej nr 17 i 50. W pierwszych dniach sierpnia podczas odhumusowania drogi obsługującej DOPT14.1 w miejscowości Gadka odkryto ślady mogące mieć wartość historyczną. Nadzór archeologiczny z ramienia zamawiającego podjął decyzję o wstrzymaniu prac na odcinku od km 0 + 390 do km 0 + 450 drogi w celu wykonania dodatkowych badań i wyznaczył dodatkową powierzchnię, która może stanowić potencjalne rozszerzenie wskazanego obszaru. 20 sierpnia 2018 r. wykonawca rozpoczął roboty stałe na całym projektowanym odcinku S17 obwodnica Kołbieli. Obwodnica ta, zgodnie z warunkami umowy, ma być przejezdna w drugiej połowie 2019 r.

Kołbiel – Garwolin

27 stycznia 2016 r. z lubelskim Oddziałem GDDKiA umowę podpisał także Budimex SA. W ramach kontraktu firma wykona projekt i budowę drogi ekspresowej S17 Warszawa – Garwolin na odcinku Kołbiel – Garwolin od km 27 + 900 do km 40 + 915. Umowa opiewa na kwotę prawie 290 mln zł.

W ramach inwestycji Budimex zaprojektuje i wybuduje 13-kilometrowy odcinek dwujezdniowej drogi ekspresowej na odcinku od końca obwodnicy Kołbieli do początku obwodnicy Garwolina.

W lipcu 2018 r. w ramach robót drogowych m.in. zdjęto warstwę humusu na trasie głównej S17 jezdni lewej w km 36 + 000–36 + 700 oraz na odcinkach dróg bocznych, wykonywano stabilizację podłoża na wybranych odcinkach, warstwę podbudowy z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym C8/10 na odcinku trasy głównej S17 jezdni prawej w km 31 + 200–32 + 150, 32 + 710–33 + 100. Trwały także roboty

mostowe – w sierpniu wykonawca rozpoczął prace nad montażem ostatniego przęsła konstrukcji stalowej ustroju nośnego obiektu WEG-1 w km 34 + 632 w miejscowości Puznówka.

Na realizację inwestycji Budimex SA ma 34 miesiące. Do czasu realizacji nie są wliczane okresy zimowe (od połowy grudnia do połowy marca).

Garwolin (koniec obwodnicy) – granica województw mazowieckiego i lubelskiego

22 września 2015 r. Budimex SA podpisał dwie umowy na projekt i budowę dwóch odcinków drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów: z Garwolina do Gończy (zadanie nr 1) i z Gończy do granicy województw lubelskiego i mazowieckiego (zadanie nr 2).

Zadanie nr 1 polega na zaprojektowaniu i budowie drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku Garwolin (koniec obwodnicy) – Gończyce (koniec obwodnicy) od ok. km 49 + 973 do ok. 62 + 200 o długości ok. 12,2 km. W ramach inwestycji powstaną m.in. dwa węzły drogowe. Droga powiatowa nr 1329W w kierunku wsi Górzno będzie łączył się z drogą ekspresową S17 za pośrednictwem węzła Górzno w km roboczym ok. 52 + 100. Węzeł zostanie wykonany jako częściowo bezkolizyjny (WB), natomiast skrzyżowania drogi powiatowej nr 1329W z łącznicami węzła w postaci rond. Istniejąca droga wojewódzka nr 807 krzyżować się będzie z drogą ekspresową za pośrednictwem węzła Gończyce w km roboczym ok. 59 + 900. Węzeł zostanie wykonany jako WB typu trąbka z obsługą wszystkich relacji, a skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr 807 z łącznicami węzła w postaci ronda. Inwestycja, podobnie jak zadanie 2, jest realizowana w systemie zaprojektuj i zbuduj. Szacowane zaawansowanie rzeczowe na koniec lipca 2018 r. wyniosło ok. 65%.

Na zadanie nr 2 składa się wykonanie projektu i budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku Gończyce (koniec obwodnicy) – granica województwa mazowieckiego i lubelskiego od ok. km 62 + 200 do ok. km 75 + 212 o długości ok. 13 km. Oprócz rozbudowy drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej zakres działań obejmuje również projekt oraz wykonanie dróg dojazdowych obsługujących tereny przyległe do projektowanego pasa drogowego, dróg technologicznych, obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej i nad drogą ekspresową, miejsc obsługi podróżnych. Szacowane zaawansowanie rzeczowe na koniec lipca 2018 r. wyniosło ok. 70%.



Odcinek Gończyce – granica województw mazowieckiego i lubelskiego. Budowa przejścia dla zwierząt górą – PZG23 w km 54 + 450, fot. Euroconsult



Roboty torowe na obiekcie WK-1 w km 39 + 417, odcinek Kolbiel – Garwolin, fot. J. Grzejszczak



Kolbiel – Garwolin. Wykonanie geomateraca w km 38 + 180 - 38 + 250, fot. J. Kołak

Granica województw mazowieckiego i lubelskiego – węzeł Skrudki

Przedmiotem kontraktu jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S17 Garwolin – Kurów na odcinku od granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego do węzła Sielce (obecnie Kurów Zachód; bez węzła), odcinek od granicy województwa mazowieckiego i lubelskiego do węzła Skrudki (wraz z węzłem) od km -0 + 011,65 do km ok. 20 + 160,00, tj. o długości ok. 20,17 km, wraz z obiektami inżynierskimi i towarzyszącą infrastrukturą.

Wykonawcą odcinka jest firma PORR SA (dawnej PORR Polska Infrastructure SA, wcześniej Bilfinger Infrastructure SA). Wartość kontraktu wynosi ponad 650 mln zł. Umowa z wykonawcą została podpisana 9 listopada 2015 r. Prace potrwać 34 miesiące (bez okresów zimowych), co oznacza, że kierowcy zaczną skorzystać z tego odcinka w połowie 2019 r.

Tak jak na pozostałych odcinkach S17 pomiędzy Warszawą a węzłem Kurów Zachód, nawierzchnia dwujezdniowej drogi ekspresowej wykonana będzie w technologii betonu cementowego. Od granicy województw zostanie poprowadzona nowym śladem po wschodniej stronie Ryk, a za Moszczanką wejdzie w korytarz obecnej DK17, po jej zachodniej stronie.

Węzeł Skrudki (bez węzła) – węzeł Sielce

Zaprojektowanie i budowa drogi S17 na odcinku węzeł Skrudki (bez węzła) – węzeł Sielce (obecnie Kurów Zachód; bez węzła) o długości ok. 13,16 km powierzono firmie Mota-Engil Central Europe SA. Umowa została podpisana 19 października 2015 r. Prace na budowie mają się zakończyć w kwietniu 2019 r.

W ramach inwestycji, która powstanie kosztem ok. 270,8 mln zł, zbudowana zostanie droga ekspresowa, łącząca dotychczas wykonany odcinek drogi ekspresowej od węzła Kurów Zachód do węzła Skrudki, zlokalizowanego w sąsiedztwie przejścia drogi S17 przez rzekę Wieprz. Dwujezdniowa droga klasy S usytuowana będzie po południowo-zachodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 17. Powstanie węzeł drogowy Żyrzyn, trzy wiadukty nad drogą S17, przejścia dla zwierząt oraz drogi dojazdowe do obsługi ruchu lokalnego.

Opracowanie Redakcja, tekst powstał na podstawie materiałów GDDKiA O. Warszawa



Jakie uwarunkowania geologiczne i techniczno-logistyczne musi uwzględnić inżynier kontraktu na budowie drogi ekspresowej S17?



SEBASTIAN KIJAS, inżynier kontraktu, INKO Consulting Sp. z o.o.

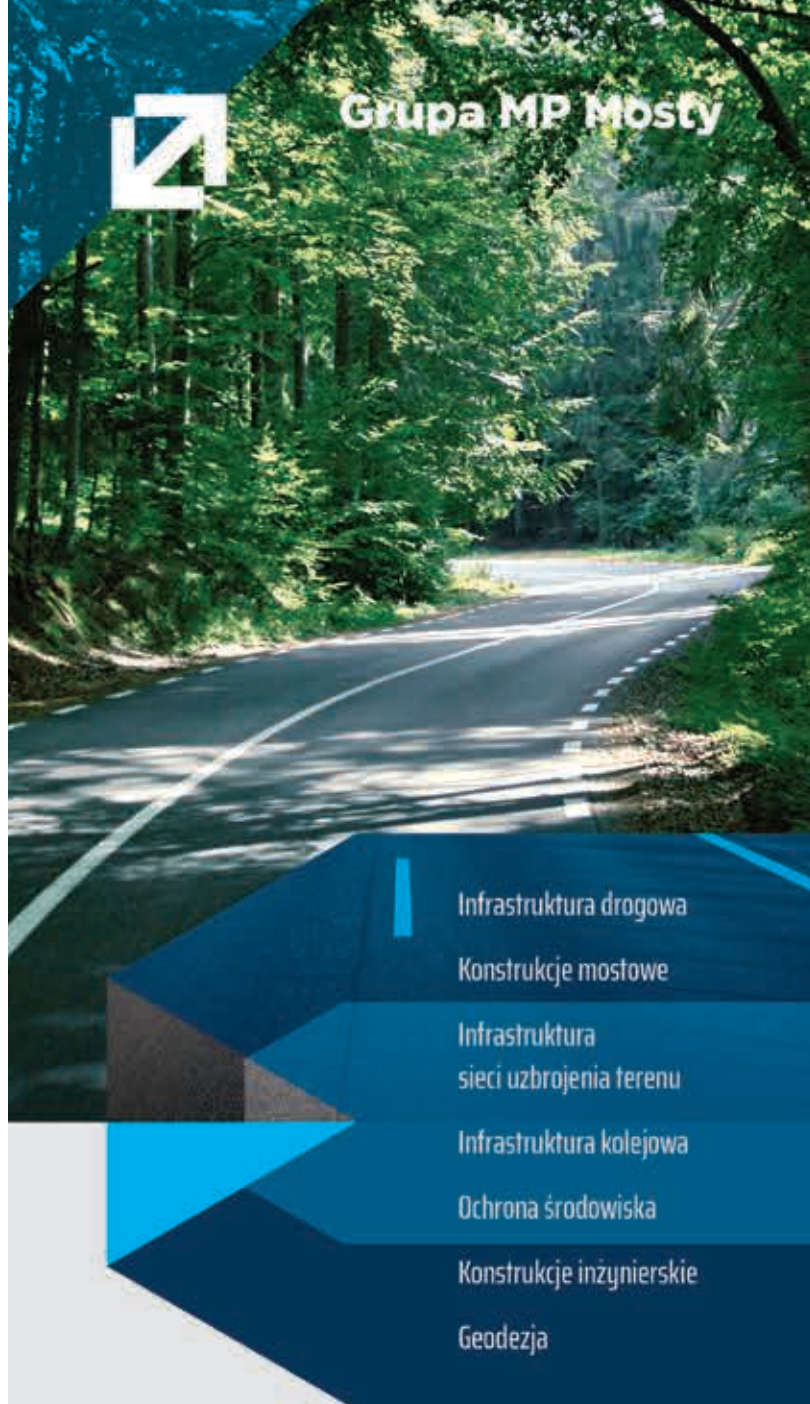
Droga ekspresowa S17 jest zlokalizowana na terenie województwa lubelskiego. Trasa drogi przebiega przez tereny użytkowo-rolnicze i leśne, w tym stare koryta rzek. Administracyjnie inwestycja znajduje się na obszarach powiatów Garwolin i Ryki oraz gmin

Ryki, Ułęż, Żyrzyn, Trojanów.

Budowa jest podzielona na dwie części. Pierwsza realizowana jest po północno-wschodniej stronie istniejącego odcinka drogi krajowej nr 17, omijając miejscowości Niwa Babicka, Nowa Dąbia oraz miasto Ryki, a następnie w rejonie wsi Sierskowola równoległe do DK17, po jej południowo-zachodniej stronie. Druga część jest wykonywana równoległe do istniejącego odcinka DK17, po jego południowo-zachodniej stronie.

Nadzór nad projektowaniem, realizacją robót oraz zarządzaniem inwestycją sprawuje konsorcjum firm INKO Consulting Sp. z o.o. (lider) i MP Mosty Sp. z o.o. (partner). Nowością na terenie województwa lubelskiego jest zaprojektowana nawierzchnia trasy głównej w technologii betonu cementowego C35/45 dyblowanego i kotwionego. Ogólnie wbudowane zostanie 5,1 mln t gruntu w nasypy oraz 795 tys. t betonu cementowego i 88 tys. t asfaltu. Najdłuższym realizowanym obiektem jest most drogowy przez Wieprz o długości 187 m, umiejscowiony w ciągu nowo budowanej drogi S17. Ustrój niosący stanowi konstrukcja zespolona, tj. dźwigary stalowe zespolone z żelbetową płytą pomostu o wadze ok. 4500 t. Obiekt posadowiono pośrednio na palach Franki.

W trakcie realizacji inwestycji warunki gruntowe (głównie w pierwszej części inwestycji – obwodnica Ryk) okazały się bardziej skomplikowane, niż przewidywano na etapie przetargu. Ma to związek z korytami rzek Zalesianka i Wieprz. Wykonawca podczas prac budowlanych odsłonił dwa odcinki, na których zalegały grunty organiczne – namuły i torfy. Zastosowano tam wymianę gruntów do głębokości maksymalnie 5 m. Na innych odcinkach, gdzie stwierdzono grunty słabonośne, jeszcze na etapie przetargu projektant zaproponował wykonanie kolumn DR (kolumny wymiany dynamicznej), które wykonuje się z zagęszczanego dynamicznie kruszywa. Z powodu konieczności eliminacji różnicy osiadań pomiędzy nasypem drogowym i obiektami posadowionymi pośrednio (na palach Franki) na dojazdach do obiektów nasyp drogowy został wzmocniony na palach CMC/CFA. Pale te, posadowione głębiej, zniwelowały różnicę osiadań w stopniu wystarczającym. Wspomnieć należy również o zastosowaniu czasowego dociążenia nasypów na odcinkach, gdzie występują grunty słabonośne, przez zastosowanie nasypów przeciążających. Na wykonanym nasypie sypana jest warstwa o określonej miąższości na określony czas, która ma zapewnić konsolidację podłoża. Po konsolidacji warstwa ta zostaje usunięta i roboty związane z budową konstrukcji nawierzchni są kontynuowane. Realizacja tak ogromnego przedsięwzięcia zarówno w zakresie projektowym, realizacyjnym, jak i logistycznym przysparza wiele trudności i stanowi wyzwanie dla całej kadry zarządzającej budową.



Grupa MP Mosty



Infrastruktura drogowa

Konstrukcje mostowe

Infrastruktura sieci uzbrojenia terenu

Infrastruktura kolejowa

Ochrona środowiska

Konstrukcje inżynierskie

Geodezja



WWW.GRUPAMPMOSTY.PL

SIEDZIBA GŁÓWNA

ul. Dokęta 18
30-705 Kraków
tel.: +48 12 312 18 78
faks: +48 12 312 18 70

ODDZIAŁ BYTOM

ul. Moniuszki 22
41-902 Bytom
tel.: +48 32 245 80 62
faks: +48 32 245 80 61

ODDZIAŁ BYDGOSZCZ

ul. Wspólna 1/8
85-184 Bydgoszcz
tel.: +48 667 667 220

ODDZIAŁ WARSZAWA

ul. Koszykowa 59/8
00-660 Warszawa
tel.: +48 22 629 16 57