

Po budowie DTŚ w Gliwicach

Utworzono: poniedziałek, 21, marzec 2016 11:28



Kierowcy mogą już przejechać całą 31,3-kilometrową Drogową Trasą Średnicową. Kontrakt na budowę ostatniego odcinka G2 w Gliwicach był realizowany od stycznia 2013 do końca grudnia 2015 przez konsorcjum firm Eurovia i PORR Polska Infrastructure. Koszt inwestycji to ponad 700 mln zł.

Drogowa Trasa Średnicowa Katowice - Gliwice ma obsłużyć ruch wewnętrzny w liczącej 2,5 mln mieszkańców aglomeracji śląskiej. Tworzy połączenie drogowe śródmiejskich części Katowic, Chorzowa, Świętochłowic, Rudy Śląskiej, Zabrze oraz Gliwic. Ten rejon Śląska stanowi ważny węzeł komunikacyjny, usytuowany na przecięciu dwóch traktów o znaczeniu europejskim - autostrad A1 i A4. Przebiegająca na kierunku wschód-zachód DTŚ posiada powiązania z zewnętrznym układem komunikacyjnym: drogą krajową nr 88, drogami krajowymi biegnącymi w kierunku Warszawy, Krakowa i Bielska-Białej, A1 i A4.

Eurovia była odpowiedzialna za przebudowę infrastruktury podziemnej i wykonanie robót drogowych oraz robót konstrukcyjnych w rejonie węzła DK 88 i w ciągu ul. Konarskiego nad DTŚ. Z kolei PORR Polska Infrastructure odpowiadał za wykonanie robót konstrukcyjnych, tj. głównych obiektów mostowych w rejonie węzła przy ul. Portowej (3 obiekty: wiadukt, most, kładka technologiczna), węzła w rejonie ul. Sienkiewicza, murów oporowych na wlocie i wylocie z tunelu drogowego, tunelu drogowego, obiektów w rejonie ul. Częstochowskiej nad trasą DTŚ (wiadukt i kładka technologiczna) oraz obiektów mostowych w rejonie ul. Królewskiej Tamy. Ponadto, wykonano dwa budynki techniczne dla potrzeb sterowania i kontroli systemów w tunelu oraz nasadzenia drzew i krzewów wraz z założeniem trawników.

Realizacja odcinka G2 była bardzo dużym wyzwaniem, zarówno technicznym jak i logistycznym. Na realizowanym 5,6-kilometrowym odcinku skumulowano aż 13 obiektów inżynierskich, z siedmioma węzłami drogowymi.

Po budowie DTŚ w Gliwicach

Utworzono: poniedziałek, 21, marzec 2016 11:28

W ramach realizacji tego kontraktu jednym z najtrudniejszych zadań było uzgodnienie etapowania robót uwzględniającego czasową organizację ruchu. Etapowanie robót musiało być dostosowane do cyklu uzgodnionych wyłączeń z właścicielami sieci energetycznych, c.o., teletechnicznych, co miało bezpośredni wpływ na terminy realizacji robót konstrukcyjnych. Konstrukcje murów oporowych i tunelu miały około 800 kolizji z istniejącymi lub planowanymi do przebudowy sieciami podziemnymi.

Tunel i mury oporowe realizowane były w rejonie gęstej zabudowy miejskiej. Jednym z najtrudniejszych elementów była budowa półkilometrowego tunelu o zmiennym układzie dwu- i czteronawowym, co oznacza, że do tunelu, oprócz wjazdu od czoła i wylotu z tunelu, można także wjechać i wyjechać łącznicami w rejonie ul. Dworcowej. Konstrukcja tunelu ma jedną charakterystyczną cechę – nie posiada płyty dennej (płyta stropowa tunelu opiera się tylko na ścianach szczelinowych). W poziomie płyty dennej zastosowano podłoże gruntowe wraz z warstwami drenażowymi i podbudowa kruszywa, na której spoczywa betonowa nawierzchnia drogowa. W ramach robót instalacyjnych w tunelu wykonano sieć drenażową, kanalizacyjną, wodociąg ppoż. oraz systemy instalacji niskoprądowych. W tunelu wykonano również systemy: oświetlenie, instalację sygnalizacji pożarowej, wyposażenie techniczno-komunikacyjne, wentylatory i ich sterowanie, urządzenia pierwszej pomocy, telefony dla obsługi, urządzenia radiowe, urządzenia nagłaśniające, kontrolę video, konstrukcję i wyposażenie nisz.

Źródło: PORR Polska Infrastructure S.A.