

Droga ekspresowa S7, odc. Pieńki – Płońsk

Przedmiotem opisu jest odc. Pieńki – Płońsk powstałej w ramach budowy S7 Olsztynek (S51) – Płońsk (S10). Inwestycja jest położona na terenie województwa mazowieckiego, w powiecie płońskim – gmina Baboszewo, gmina Płońsk, miasto Płońsk. Początek odcinka łączy się z sąsiednim odcinkiem S7, tj. Strzegowo – Pieńki, natomiast koniec dowiązuje się do początku obwodnicy Płońska i jest realizowany w śladzie istniejącej drogi krajowej nr 7.

Budowa drogi ekspresowej S7 Olsztynek – Płońsk na odcinku Napierki – Płońsk obejmuje budowę 71 km drogi ekspresowej S7. Inwestycję podzielono na cztery odcinki realizacyjne: Napierki – Mława (ok. 14 km), Mława – Strzegowo (ok. 21,5 km), Strzegowo – Pieńki (ok. 22 km) oraz Pieńki – Płońsk (ok. 13,7 km). Jest ona realizowana w systemie „Projektuj i buduj”. Zamawiającym inwestycję jest GDDKiA oddział w Olsztynie. Wykonawcą odcinka Pieńki – Płońsk jest Konsorcjum STRABAG Sp. z o.o., STRABAG Infrastruktura Południe Sp. z o.o. Inżynierem kontraktu została firma ZBM S.A. Za projekt odpowiadało

Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów „Transprojekt” Sp. z o.o. Wartość całkowita projektu: 399,5 mln zł.

Obiekty inżynierskie

W ramach inwestycji wybudowano obiekty inżynierskie: mosty, wiadukty, przejścia dla zwierząt oraz przepusty:

- Obiekty w ciągu drogi ekspresowej
 - most zintegrowany z przejściem dla zwierząt – 1 szt.,
 - obiekt węzłowy – 1 szt.
- Wiadukty w ciągu dróg bocznych
 - przecinające S7 – 6 szt.
- Przepusty
 - żelbetowe – 6 szt. (w tym 6 szt. w ciągu S7),

- stalowe – 10 szt. (w tym 4 szt. w ciągu S7 i 6 szt. w ciągu pozostałych dróg).

- Przejścia dla zwierząt
 - w ciągu S7 – 4 szt. (w tym 1 szt., która jest zintegrowana z obiektem inżynierskim,
 - w ciągu dróg zbiorczych – 2 szt. (w tym 2 szt., która jest zintegrowana z obiektem inżynierskim).
- Kładki dla pieszych – 1 szt.


Parametry techniczne

Prace na tym blisko 14 km odcinku rozpoczęły się we wrześniu 2019 r. Wykonano: wzmocnienia gruntów, dolne i górne warstwy konstrukcji nawierzchni oraz prace w zakresie ga-



lanterii kamienno-betonowej. Odcinek ma dwie jezdnie po dwa pasy ruchu o szerokości 3,5 m, obciążeniu: 11,5 t/oś i klasie drogi S. W ramach ochrony środowiska wykonano prace związane z budową: ekranów akustycznych

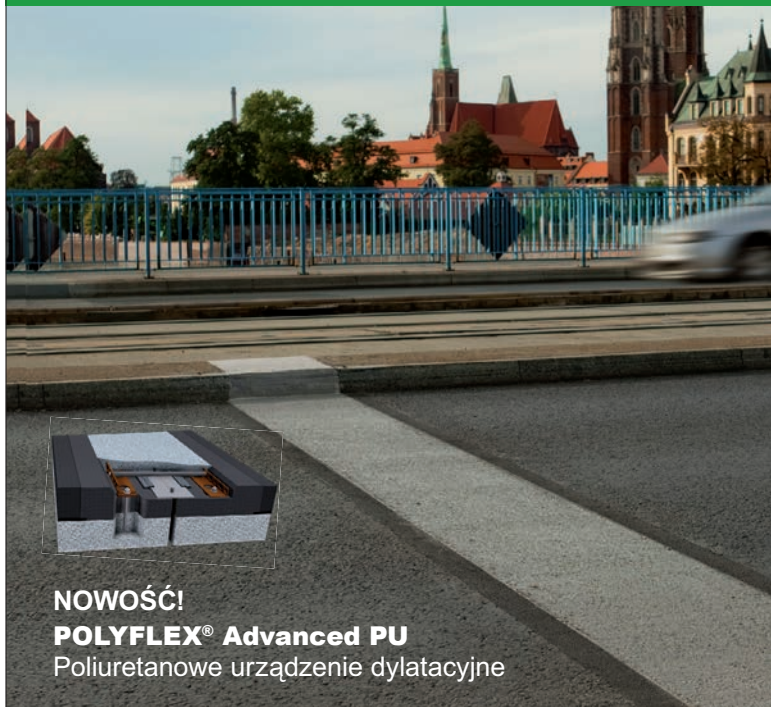
i przeciwoślnieńiowych dla zwierząt, przejść dla zwierząt, przepustów ekologicznych wraz z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym, zespolami podczyszczającymi wody opadowe z jezdni, zbiorników retencyjnych.

Zadbano także o zieleni krajobrazową, izolacyjną i dogęszczającą. 

Przygotowała redakcja przy współpracy z GDDKiA Oddział w Olsztynie
fot.: GDDKiA Oddział w Olsztynie

— reklama

TARCOPOL



NOWOŚĆ!
POLYFLEX® Advanced PU
Poliuretanowe urządzenie dylatacyjne

- poliuretanowe urządzenia dylatacyjne **POLYFLEX® Advanced PU**
- asfaltowe dylatacje Tarco
- asfalt lany
- cięcie nawierzchni betonowych i bitumicznych
- naprawy pęknięć nawierzchni
- wypełnianie szczelin dylatacyjnych w nawierzchniach
- hydroizolacje termozgrzewalne na mostach
- remonty mostów

TARCOPOL Spółka z o.o.
e-mail: tarcopol@tarcopol.pl

Siedziba
i Oddział Starachowice
ul. Składowa 16
27-200 Starachowice
tel./fax: 41 273 34 36
e-mail: star@tarcopol.pl

Oddział Wrocław
ul. Stanisławowska 25
54-611 Wrocław
tel. 695 190 310
e-mail: wroc@tarcopol.pl

www.tarcopol.pl



*Beata Wiśniewska,
kierownik projektu
na budowie S7
Pieńki – Płońsk*

Prace na blisko 14-kilometrowym odcinku S7 Pieńki – Płońsk zaczęły się we wrześniu 2019 r. Zadanie jest częścią powstającej drogi ekspresowej S7 Napierki – Płońsk. Inwestycja jest współfinansowana z Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wartość dofinansowania to prawie 1,044 mld zł.

Nowa droga będzie miała nawierzchnię z betonu cementowego. Większość odcinka uzyska typową nawierzchnię dyblowaną i kotwioną, jednak na dwukilometrowym odcinku tej trasy postanowiliśmy zbadać, jak w polskich warunkach sprawdzi się nawierzchnia betonowa o zbrojeniu ciągłym. Cechą charakterystyczną tej nawierzchni jest brak dylatacji poprzecznych. Odkształcenia termiczne występujące w płytach nawierzchni betonowej są przenoszone przez zbrojenie podłużne. Brak dylatacji poprzecznych zmniejsza koszty eksploatacji związane z wymianą uszczelnienia dylatacji oraz jednocześnie powoduje ograniczenie przenikania wody do podłoża.

Nawierzchnia ta jest rozwiązaniem wskazywanym w katalogu nawierzchni, ale nie jest w Polsce tak powszechnie stosowana, jak dyblowana i kotwiona. Obecnie występuje na krót-

kich odcinkach autostrad A2 i A4. Jest stosowana zarówno w Stanach Zjednoczonych oraz w krajach Unii Europejskiej, a dokładnie w Anglii, Belgii i Francji. Chcemy sprawdzić, jak zachowuje się w naszych warunkach klimatycznych w okresie eksploatacji, żeby na tej podstawie wyciągnąć wnioski co do dalszego jej stosowania. Chcemy też ocenić rzeczywiste koszty budowy i eksploatacji tej nawierzchni, by sprawdzić, czy obserwowana w innych krajach większa trwałość i lepsza funkcjonalność są uzasadnione ekonomicznie.

Nawierzchnia o zbrojeniu ciągłym to niejedyna nowa technologia zastosowana na tym odcinku. W ciągu drogi S7 Pieńki – Płońsk będzie pięć obiektów inżynierskich z nawierzchnią z betonu cementowego. Trzy z pięciu obiektów będą miały nawierzchnię z betonu cementowego stanowiącą jednocześnie górną płytę pomostu (bez warstw pośrednich). Pozostałe dwa będą miały nawierzchnię z betonu cementowego na warstwie poślizgowej z asfaltu lanego i izolacji z MMA (metakrylan metylu). Na obiektach inżynierskich bez warstw pośrednich zostaną zastosowane nowoczesne dylatacje polimerowe.

W Polsce na drogach szybkiego ruchu takie rozwiązanie jest zastosowane po raz pierwszy. Powszechnie stosuje się bowiem na obiektach mostowych nawierzchnię bitumiczną. Aby zastosować nawierzchnię betonową na obiektach mostowych, musieliśmy uzyskać w Ministerstwie Infrastruktury odstępstwo od warunków technicznych dla obiektów inżynierskich.