



Obwodnica Oświęcimia

Przedmiotem zamówienia jest budowa drogi S1 Kosztowy – Bielsko-Biała, odc. IV: Obwodnica Oświęcimia w ciągu DK 44. Inwestycja przebiega po południowo-zachodniej stronie miejscowości Oświęcim.

Zamawiającym inwestycję jest GDDKiA Oddział w Krakowie, konsultantem – LAFRENTZ POLSKA Sp. z o.o., natomiast wykonawcą została firma BUDIMEX S.A. Inwestycja powstaje w systemie „Projektuj i buduj”. Wartość realizacji opiewa na 467 674 827,51 zł, a wysokość dofinansowania z Unii

Europejskiej to ok. 250 000 000 zł. Umowę na dofinansowanie podpisało w kwietniu 2023 r.

Zakres robót

Projektowana droga o dł. ok. 9,0 km to klasa GP (droga główna ruchu przyspieszonego) o prędkości projektowej wynoszącej 80 km/h lub 60 km/h,

z prędkością miarodajną 100 km/h lub 80 km/h. Jej przekrój poprzeczny obejmuje dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (2x2), z szerokością pasa ruchu wynoszącą 3,50 m i opaską o szerokości 0,50 m. Pobocze gruntowe ma szerokość 1,5 m, a pas dzielący wraz z opaskami zajmuje łączną szerokość 5,0 m. Skrajnia pionowa ►



Tomasz Palasiński
dyrektor oddziału GDDKiA
w Krakowie

zadaniem było zaprojektować ją w taki sposób, by „pozornie” w ich otoczeniu nic się nie zmieniło. Obwodnica przecina dwie rzeki, w których widłach leży Oświęcim – Wisłę i Sołę. Choć obie rzeki mają po ok. 20 m szerokości, to nad każdą z nich budujemy długie, niemal półkilometrowe mosty (odpowiednio 432 m i 463 m). Wynika to z ukształtowania terenu i lokalizacji wałów przeciwpowodziowych. Pierwszy powstał metodą nasuwową, przy realizacji drugiego wykorzystujemy dwie technologie – nawisową nad samą rzeką oraz montując prefabrykowa-

ne belki w części przechodzącej nad Stawem Kamieniec i ul. Legionów. Trzeci, krótki, 12-metrowy most (również z belek) biegnie nad Młynówką. Ogółem ponad 10% trasy prowadzi obiektami.

Zachodnia i centralna część nowej drogi biegnie nieopodal kolejno KL Birkenau i KL Auschwitz, zbliżając się do nich miejscami na ok. 600 m. Oba obozy są wpisane na Listę światowego dziedzictwa UNESCO, a ich otoczenie podlega ochronie. Dlatego też projektując obwodnicę, staraliśmy się ją w maksymalnym stopniu wtopić w otoczenie. W pobliżu KL Birkenau zbudowaliśmy nasyp – ale nie po to, żeby poprowadzić po nim drogę, ale żeby ją za nim ukryć. Z kolei most nad Sołą, przechodzący nieopodal KL Auschwitz, jest obiektem posadowionym tak nisko, jak to tylko możliwe – po to, żeby droga nie była widoczna z terenu dawnego obozu. W pobliżu KL Birkenau obwodnica przecina też linię kolejową Oświęcim – Czechowice-Dziedzice. Tu też „chowamy” drogę, budując ją pod torami. Powstanie metodą bezwykopową, z utrzymaniem ruchu pociągów. Przygotujemy segment o długości 40 m, szerokości 23 m i wysokości 8,5 m, który następnie przecięniemy pod torami. To jak dotąd rzadko stosowana w Polsce technologia, która jednak stopniowo zyskuje popularność.



► wynosi 5,0 m, a droga została zaklasyfikowana do kategorii ruchu KR6. Obciążenie na oś wynosi 115 kN/oś, a pochylenie poprzeczne drogi wynosi 2,0%. Projekt odcinka obejmuje również budowę skrzyżowań i węzłów drogowych, które mają kluczowe znaczenie dla efektywnej dystrybucji ruchu oraz zapewnienia bezpiecznego dostępu do sieci drogowej. Trasa obwodnicy biegnie głównie przez obszary o zróżnicowanej urbanistycznej formie. Pierwszy odcinek, rozpoczynający się w km 0+669,70, gdzie spotyka się z istniejącą DK44, przecina tereny rolnicze, leśne oraz okoliczne zabu-

dowania wiejskie. Początek obwodnicy w km 0+669,70 styka się z łącznicą węzła Oświęcim, realizowanego równoległe przez GDDKiA Oddział w Katowicach. Realizacja projektu obwodnicy Oświęcimia to kompleksowe zadanie, które oprócz budowy samej drogi obejmuje również szereg dodatkowych działań mających na celu zapewnienie kompleksowej infrastruktury dla użytkowników drogi. W ramach tego przedsięwzięcia planowane są budowa lub przebudowa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów oraz budowa kilku istotnych obiektów inżynierskich. Wśród nich znajduje się m.in. most MGP-1 nad

rzeką Wisłą, rozpięty ponad wałami przeciwpowodziowymi i zapewniający przejście dolne dla zwierząt. Kolejnym istotnym obiektem jest most MGP-3 nad DW933, który będzie obejmował strefę ochrony ujęcia wody „Zasole” oraz przejście dolne dla zwierząt. Projekt obejmuje również konstrukcję przejazdu gospodarczego ciągu pieszo-rowerowego pod DK44 oraz mostu MGP-5 nad rzeką Młynówką, z przejściem dolnym dla plażow. Dodatkowo w ramach prac planowane jest również systematyczne odwodnienie terenu, w tym wykonanie urządzeń systemu odwodnienia drogi, jak rowy drogowe, kanalizacja deszczowa czy zbiorniki retencyjne. Ponadto przewidziane są także prace związane z oświetleniem drogowym, urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz systemem zarządzania ruchem. Całość projektu ma na celu nie tylko poprawę infrastruktury drogowej, ale również zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom drogi oraz ochronę środowiska. □

Przygotowała redakcja przy współpracy z GDDKiA
Oddział w Krakowie
fot. GDDKiA Oddział w Krakowie



Anna Nicieja
Dyrektor Kontraktu
w Budimex S.A.

Trwają prace nad budową obwodnicy Oświęcimia. Kontrakt realizowany w formule „Projektuj i buduj” rozpoczęto w listopadzie 2022 r., kiedy to dokonano symbolicznego wbicia łopaty. W ramach kontraktu wykonamy drogę klasy GP o długości 9 km, stanowiącą obwodnicę, która zostanie połączona z drogą ekspresową S1 Mysłowice – Bielsko-Biała w rejonie węzła Oświęcim. Obecnie budowa jest zaawansowana w ok. 50%. Wykonano już główne prace przy obiekcie MGP-1, czyli przeprawie przez rzekę Wisłę. Obiekt mostowy został wykonany w technologii nasuwu podłużnego i ma długość 432 metrów, zaś najdłuższe przęsło 55 metrów. Obecnie największym wyzwaniem jest budowa wiaduktu WK2, który będzie przeciskany pod torami kolejowymi – czynną linią kolejową LK93 i LK882. Duże wyzwania stanowią warunki gruntowo-wodne, bezpośrednie sąsiedztwo obszarów Natura 2000 oraz ujęcia wody dla gminy i miasta Oświęcim „Zasole”. Dodatko-

wo obwodnica znajduje się niedaleko byłego nazistowskiego obozu koncentracyjnego Auschwitz – Birkenau. W związku z tym projekt musiał uwzględniać zapisy i wymagania wynikające z raportu oddziaływania na dziedzictwo UNESCO. To dlatego Budimex zaprojektował specjalne zabezpieczenia akustyczne takie jak wały ziemne oraz ekrany ziemne i panelowe. Zastosowano również obniżone oświetlenie drogowe oraz oprawy oświetleniowe o kierunkowym rozsyłu światła do powierzchni drogi, tak aby zminimalizować rozproszenie światła poza drogę.

Budowa obwodnicy to nie tylko wspomniany most oraz wiadukt. W ramach inwestycji zostaną wykonane, poza dwujezdniową drogą klasy GP, infrastruktura towarzysząca i urządzenia bezpieczeństwa ruchu oraz ochrony środowiska, 5 skrzyżowań, most nad Sołą, ujęciem wody Zasole i stawem Kamieniec o długości 463 m, budowany w technologii nawisowej, z najdłuższym przęsłem 140 m. Ponadto Budimex przebudował już linie wysokiego napięcia o długości ponad 10 km i gazociąg. Ważnym elementem dla ruchu lokalnego będzie też budowa oraz przebudowa dróg lokalnych o długości 16,1 km.