



Po zakończeniu inwestycji wiadukt nad rondem usprawni przejazd pomiędzy ulicą Marsa a Trasą Siekierską

Węzeł Marsa **powstaje zgodnie z planem**

■ **Bernarda Ambroża-Urbane**k, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

W ciągu roku – od sierpnia 2009 r. do sierpnia br. na budowie węzła Marsa w Warszawie wykonano w całości ustroje nośne estakad, cztery tunele, większość zasadniczych robót drogowych w ramach trzech faz czasowej organizacji ruchu oraz większość robót instalacyjnych. W sierpniu oddano do ruchu rondo turbinowe na skrzyżowaniu ulic Marsa, Płowieckiej i Ostrobramskiej. Do końca roku gotowy będzie bezkolizyjny przejazd na estakadach z Trasy Siekierskiej w ulicę Marsa. Pozostałe kierunki oraz połączenie Płowieckiej i Marsa z Ostrobramską i Grochowską będą przebiegać bezpośrednio przez rondo.

Jazda na okrągło

Na skrzyżowaniu ulic Ostrobramskiej, Płowieckiej i Marsa kierowcy już testują nowoczesne, turbinowe rondo. Oddano do użytku kolejną część węzła Marsa. Wykonawcą inwestycji jest międzynarodowe konsorcjum, którego liderem jest warszawski Warbud SA, a partnerami Przedsiębiorstwo Robót Inżynieryjnych Pol-Aqua SA, Eurovia Polska SA oraz Eurovia Verkehrsbau Union GmbH z Berlina. Zakończone właśnie roboty drogowe objęły wykonanie ronda o średnicy wewnętrznej 73 m, 11 łącznic węzła Marsa, 14 odcinków ulic dojazdowych, 2,28 km chodników i ścieżek rowerowych, ośmiu betonowych zatok autobusowych. Ogółem oddano już do użytku 58 340 m² nawierzchni bitumicznych i 23 000 m² nawierzchni z kostki betonowej. Rondo turbinowe jest w całości uruchomione, brakuje jedynie sygnalizacji świetlnej. Cały układ komunikacyjny węzła wraz z drogami dojazdowymi i ulicami lokalnymi został już wykonany w trzech fazach organizacji ruchu. Na ukończeniu jest też budowa nad poziomem ronda estakad OE-5 i OE-6,

o długości 250 m każda. Połączą one Trasę Siekierską z ulicą Marsa. Siedmioprzęsłowy, skrzynkowy ustrój nośny estakad wykonano z betonu sprężonego. Podpory posadzone są na 203 palach o średnicy 800 mm, a ściany OW-22, OW-23a i OW-23b, biegnące wzdłuż estakad, wykonano z gruntu zbrojonego i prefabrykatów systemu Freyssisol. Obecnie trwają jeszcze prace wykończeniowe: montaż wyposażenia ustroju nośnego (krawężniki, deski gzymsowe, bariery energochłonne), wykonanie kap chodnikowych, montaż ekranów akustycznych, zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni betonowych, malowanie ustroju i podpór estakad. Roboty te zakończy położenie nawierzchni, co zaplanowano we wrześniu i październiku.

Oddane do ruchu rondo turbinowe jest pierwszym tego typu obiektem w Warszawie. Autorem projektu jest Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EKKOM Sp. z o.o. z Krakowa. Zdaniem ekspertów, rondo turbinowe jest rozwiązaniem znacznie bezpieczniejszym od klasycznego ronda. Jak je ocenią kierowcy – zobaczymy.



Budujemy najwyższą jakość

Warto budować. I warto robić to dobrze. Bo dobrze wykonana praca zawsze procentuje.

Dzięki tej filozofii już od lat znajdujemy się w czołówce największych koncernów budowlanych w Polsce. W ciągu blisko dwudziestoletniej działalności zrealizowaliśmy ponad 300 nowoczesnych inwestycji, uhonorowanych licznymi nagrodami. Potwierdzeniem najwyższej jakości naszych usług jest niesłabnące zaufanie Klientów, dzięki któremu możemy sięgać chmur.

www.warbud.pl

 **warbud**
WARTO BUDOWAĆ



Wjazd na skrzyżowanie przed uruchomieniem ronda turbinowego



Węzeł Marsa to ostatni z sześciu odcinków, na które podzielona została budowa Trasy Siekierkowskiej – arterii o długości ponad 8 km, łączącej ulicę Czerniakowską na warszawskim Mokotowie z drogą krajową nr 2 – wyjazdem ze stolicy w kierunku Terespoła i Lublina. Trasa jest drogą główną ruchu przyspieszonego (GP) o dwóch trzypasmowych (miejscami czteropasmowych) jezdniach. Będąc częścią obwodnicy miejskiej, pozwala odciążyć z ruchu centrum miasta oraz sąsiadującą Trasę Łazienkowską. Budowę węzła Marsa przez kilka lat skutecznie wstrzymywał właściciel komisji samochodowego znajdującego się na terenie przeznaczonym pod planowany węzeł. Dopiero zmiana przepisów tzw. specustawy drogowej umożliwiła rozpoczęcie w 2008 r. prac budowlanych. Obecnie inwestycja jest już na zaawansowanym etapie. Pierwszy element węzła, turbinowe rondo o średnicy 80 m, już usprawnia przejazd przez skrzyżowanie. Powstające nad nim dwie estakady, łączące ulicę Marsa z Trasą Siekierkowską, będą udostępnione kierowcom jeszcze w tym roku.


Anna Piotrowska, dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie

Bez kolizji z... pieszymi

Pomału zmieniać się będzie także organizacja ruchu pieszych, do końca roku planowane jest bowiem zakończenie budowy powstających obecnie przejść podziemnych. Jak dotąd wykonano cztery tunele – przejścia dla pieszych: OT-11, OT-12, OT-13, OT-15. Każde z nich ma ok. 20 m długości i 6,50 m × 2,50 m przekroju użytkowego. Zbudowano je jako jednoprzęsłowe ramy żelbetowe, posadowione na ławach betonowych, ze skrzydełkami żelbetowymi. W tunelach będą również ułożone chodniki i ścieżki rowerowe. Na wlotach i wylotach wykonano już ściany oporowe, a już dziś nad tunelami będą biegły obecne jezdnie ronda Marsa. Piesi muszą jednak poczekać z zakończeniem wszystkich robót w tunelach – przejściach, jako że techniczne oddanie wraz z pomalowaniem tuneli i wykonaniem nawierzchni ścieżek i chodników będzie możliwe po wykonaniu drenażu zabezpieczającego ciągi pieszo-rowerowe w obrębie ronda przed wysokim stanem wód gruntowych. W projekcie zaplanowano estetyczne i funkcjonalne, nowoczesne tunele spełniające rolę przejść dla pieszych, połączone ze ścieżkami dla miłośników rowerów. Niewątpliwą ozdobą tych obiektów staną się dekoracyjne nawierzchnie chodników i eleganckie ekrany akustyczne, zamocowane na gzymsie od strony ronda. Wierzchnie elementy tuneli będą zabezpieczone specjalną powłoką „antygraffiti”.

Dobrze się składa

Zakrojona na tak dużą skalę inwestycja, jak budowa węzła Marsa, jest jak układanka z puzzli. Efektem rocznych prac są oddane, zakończone oraz uruchomione poszczególne jej elementy. Coraz więcej tych fragmentów tworzy już pokaźną całość. Podsumowując prace, poza najbardziej spektakularnymi sukcesami, jak uruchomienie ronda, zakończone zostały następujące etapy:



**nowoczesne
spoiwa
stabilizacyjne
dla inżynierii
komunikacyjnej**

Spoiwex Sp. z o.o.
ul. Boczna 6, 44-240 Żory
tel./fax 32 734 03 15
tel. kom. 504 158 461 - informacje handlowe
tel. kom. 502 306 188 - informacje techniczne
www.spoiwex.pl, biuro@spoiwex.pl

terra  mix

SILMENT CQP-15



- przebudowano sieć wodociągową o sumarycznej długości niemal 2 km i średnicach od DN 600 mm do DN 100 mm oraz wybudowano trzy duże komory zasuw
- wykonano ok. 5 km kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej DN 150 – DN 500 oraz cztery zbiorniki retencyjne z rur o średnicy 1200 mm
- przebudowano sieć gazową średniego ciśnienia o długości 558 m
- przebudowano bądź wybudowano urządzenia energetyczne, dokonując demontażu 6750 m kabli średniego napięcia i montażu 6950 m kabli nowych oraz demontażu 700 m i montażu 1940 m kabli niskiego napięcia
- przebudowano urządzenia telekomunikacyjne, demontując 31 580 m linii i budując 37 115 m linii telekomunikacyjnych, w tym 4700 m linii światłowodowych.

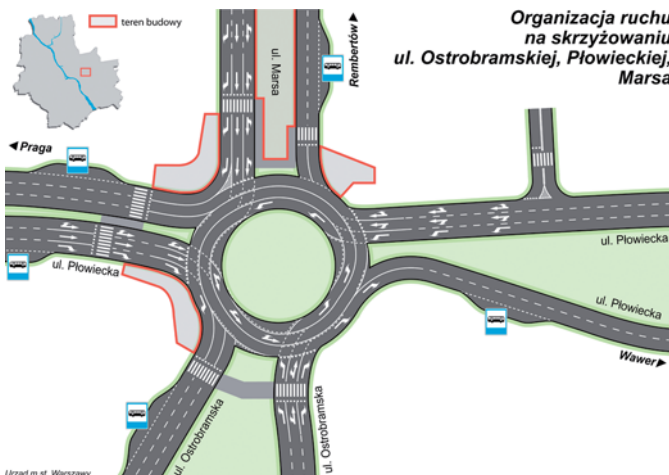


W trakcie realizacji są takie elementy, jak np. przepompownia wód deszczowych oraz drenaż zabezpieczający ciągi pieszo-rowerowe w obrębie ronda przed wysokim stanem wód gruntowych, którego budowa konieczna jest z powodu podniesienia się poziomu wód gruntowych. Zgodnie z zapewnieniami tak wykonawców, jak i inwestora, roboty są „na ukończeniu”.

Gotowe na Nowy Rok!

Węzeł Marsa ma zwiększyć bezpieczeństwo na skrzyżowaniu dwóch ważnych tras – jednego z najbardziej kolizyjnych punktów komunikacyjnych w Warszawie. Inwestycja obejmuje także budowę 11 dróg łącznikowych w rejonie samego węzła, 15 odcinków dróg dojazdowych (długość 1,5 km), budowę chodników i ścieżek rowerowych (długość 2,3 km) oraz ekranów akustycznych.

Do wykonania pozostają roboty wykończeniowe estakad, zakończenie dojazdów do estakad, ułożenie warstwy ścieralnej SMA na całym węźle, drenaż zagłębienia ronda i roboty drogowe w zagłębieniu i tunelach, 7669 m² ekranów pochłaniających i odbijających o wysokości do 7 m, wymiana 736 m² okien, oświetlenie drogowe składające się z 123 latarni różnej wysokości oraz wykonanie części okablowania na potrzeby sygnalizacji świetlnej, oznakowanie docelowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu, na koniec nasadzenia i ukształtowanie otoczenia zielonego. To wciąż sporo pracy, jednak jak zapewnia Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych „umowny termin zakończenia budowy w grudniu 2010 r. jest nadal obowiązujący”.



WSPÓŁPRACA: ZMID W WARSZAWIE I WARBUD SA

ZDJĘCIA: MICHAŁ SZULOWSKI, ZMID W WARSZAWIE I WARBUD SA