

S2 Południowa Obwodnica Warszawy

Budowę blisko 19-kilometrowej drogi ekspresowej S2 – Południowej Obwodnicy Warszawy (POW), pomiędzy węzłami Puławska i Lubelska podzielono na trzy zadania: A, B i C. POW połączy ze sobą odcinki autostrady A2. Przez Ursynów trasa będzie biegła ponad dwukilometrowym tunelem pod linią metra. Po minięciu Wilanowa kierowcy wjadą na most, a później odcinkiem wawerskim dojadą do węzła Lubelska. Most Południowy w ciągu trasy S2 będzie mieć długość ok. 1,5 km i ok. 45,8 m szerokości. W obu kierunkach zaplanowano po cztery pasy ruchu. Po obu stronach znajdują się także ścieżki pieszo-rowerowe.





Południowa Obwodnica Warszawy

Południowa Obwodnica Warszawy, odcinek B, fot. GDDKiA

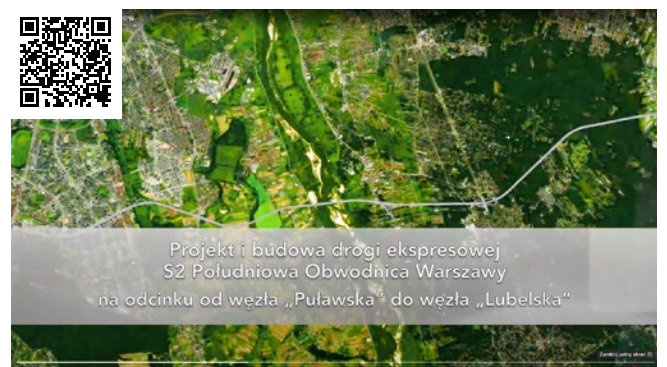


Pierwotnie POW na wszystkich trzech odcinkach miała być gotowa w sierpniu 2020 r. Na początku maja warszawski Oddział GDDKiA poinformował, że termin oddania odcinka B od węzła Przyczółkowa do Wału Miedzeszyńskiego przesunięto na październik, a odcinek C w Wawrze – na grudzień. Nie podano jeszcze daty zakończenia inwestycji w przypadku zadania A. Prace na wszystkich odcinkach trwają, a pod koniec czerwca można już było przejść tunelem pod Ursynowem, kończono betonowanie drugiej nitki mostu przez Wisłę, zaś na ostatnim odcinku położono już niemal całą nawierzchnię betonową.

Odcinek A

Na odcinku A, którego wykonawcą jest Astaldi S.p.A., zaawansowanie rzeczowe na koniec czerwca wynosiło blisko 78,5%. Przekopano tunel, który jest budowany na Ursynowie, a cała ziemia z jego środka została wywieziona. Systematycznie też zasypywano kolejne segmenty stropu na powierzchni, a nad częścią tunelu wykonano już docelowe zagospodarowanie terenu i przywracany był istniejący wcześniej układ ulic i parkingów. Kierowcy mogą już korzystać z nowego fragmentu jezdni ul. Płaskowickiej.

Budowa płyty stropowej została zakończona, a do zabetonowania pozostały tylko niewielkie otwory technologiczne (9 z 11), wykorzystywane do wydobywania ziemi spod stropu.



Zobacz FILM

YouTube

Jakie priorytety organizacyjne wyznaczyli sobie wykonawcy tunelu na warszawskim Ursynowie?



DAWID SKOWROŃSKI,
kierownik robót,
Soletanche Polska Sp. z o.o.

Kluczowe w kontekście wykonania tak dużego i rozległego obiektu (tunel ma długość 2300 m) była logistyka i dobra współpraca, z naciskiem na komunikację, pomiędzy wszystkimi podmiotami realizującymi swoje zakresy i zadania kontraktowe. W kulminacyjnym momencie na placu budowy pracowało siedem zestawów do ścian szczelinowych, z czego trzy należące do Soletanche Polska. Bardzo ważna była tutaj logistyka i dobra współpraca między brygadami w kontekście rozplanowania dostaw betonu do poszczególnych sekcji. Wszystko po to, aby minimalizować ryzyko przestojów spowodowanych oczekiwaniem na dostawę surowca. Beton był zamawiany w taki sposób, aby brygady mogły realizować prace po sobie, ewentualnie dzielić się surowcem. Bardzo usprawniło ten proces zrealizowanie przez generalnego wykonawcę, firmę Astaldi S.p.A., węzła betoniarского w pobliżu ul. Pileckiego, dedykowanego wyłącznie dla budowy POW – zadanie A. Dzięki temu zabiegowi skróciła się droga dostaw betonu. Szczególnie jest to dotkliwe w tak dużym mieście, jak Warszawa. Soletanche wykonała łącznie niemal 4 km ścian szczelinowych, czyli 670 sekcji. Głębokość ścian na odcinkach realizowanych przez Soletanche sięgała od 12 do 20 m w zależności od warunków gruntowych. Prace związane z głębieniem ściany były realizowane od kwietnia 2018 do września 2019 r. Przez ostatnie miesiące w miarę postępu realizacji wykupu tunelu wykonywaliśmy tzw. prace kosmetyczne: czyszczenie ścian i przygotowanie ich do odbiorów technicznych.

Płyta denną, którą zaprojektowano na ok. 1/2 długości tunelu, została w 40% zabetonowana, w kolejnych 20% zazbrojona, a prace z tym związane trwały na jej dalszej części.

Na pozostałej części trasy wykonywano prace związane z układaniem kolejnych warstw nawierzchni przyszłej drogi ekspresowej. Przygotowywano podłoże pod stabilizację cementem, wykonano też odcinek próbny stabilizacji.

Trwały także prace wykończeniowe przy obiektach inżynierskich wchodzących w skład węzłów Ursynów Zachód i Ursynów Wschód. Był to montaż zbrojenia podwaliny pod stożki, wykonywanie murów oporowych z gruntu zbrojonego, montaż zbrojenia, deskowanie i betonowanie kap chodnikowych, montaż deski gzymosowej i krawężnika, zbrojenie oraz deskowanie wnęk dylatacyjnych. Ponadto odbywały się roboty związane z wykonywaniem zasyпки przy estakadach łączących skarpe ursynowską z nasypem obwodnicy. Przy zachodnim portalu tunelu powstawały budynki przyszłego Centrum Zarządzania Tunelem, stacja wentylatorowa zachodnia i stacja transformatorowa, a przy portalu wschodnim – stacja wentylatorowa wschodnia i stacja transformatorowa.

Odcinek B

Na odcinku B, którego wykonawcami są Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. Oddział w Polsce i PBDiM, zaawansowanie rzeczowe wynosiło na koniec czerwca ok. 85%. Pomiedzy węzłami Przyczółkowa i Wał Miedzeszyński trwała budowa konstrukcji drugiej nitki mostu przez Wisłę. Na trzech nurtowych podporach południowej części mostu pojawiają się kolejne segmenty nawisowe. Na podporze P10 i P12 zakończono betonowanie podpór nawisowych, natomiast na P11 do zabetonowania pozostały dwa elementy podporowe. Na nitce północnej, gdzie konstrukcja mostu została połączona na przełomie lutego i marca br., prowadzone były prace wykończeniowe. Na moście głównym po stronie Wilanowa wykonywano zbrojenie i betonowanie kap chodnikowych, a po stronie Wawra – izolację ustroju nośnego, zbrojenie i betonowanie kap chodnikowych, ustawianie krawężnika z montażem deski gzymosowej i montaż barier energochłonnych oraz na jezdni prawej wykonywanie nawierzchni żywicznej na kapach chodnikowych, układanie asfaltu twardolanego.

Po wschodniej i zachodniej stronie mostu zakończono prace konstrukcyjne na prowadzących do niego estakadach. Pod koniec czerwca trwały tam roboty wykończeniowe. Po wawerskiej stronie odcinka nawierzchnia betonowa jest już wykonana



Zadanie A obejmuje budowę fragmentu drogi o długości ok. 4,6 km od węzła Puławska (bez węzła) do węzła Przyczółkowa (bez węzła), węzłów Ursynów Zachód i Ursynów Wschód oraz tunelu pod Ursynowem



Zadanie B obejmuje budowę fragmentu drogi o długości 6,45 km od węzła Przyczółkowa do węzła Wał Miedzeszyński wraz z węzłami oraz mostu przez Wisłę



Południowa Obwodnica Warszawy, odcinek A, fot. GDDKiA

w 100%. Na wiadukcie nad ul. Wał Miedzeszyński i łącznicy węzła ułożono warstwę wiążącą. Po stronie wilanowskiej oddano do użytkowania wiadukt drogowy w ciągu ul. Sytej.

Wzdłuż trasy głównej i łącznic trwała wykonywanie rowów, nasypów na poboczach, układano podbudowę z kruszywa i prowadzono roboty brukarskie na węźle Wał Miedzeszyński. W Wilanowie, w ramach budowy węzła Przyczółkowa, trwała wykonywanie nawierzchni z żywicy na kapach murów oporowych. Na kładce dla pieszych zakończono betonowanie schodów, wykonywano gzymsy murów oporowych.

Odcinek C

Na odcinku C, którego wykonawcą jest Warbud SA, na koniec czerwca zaawansowanie rzeczowe wynosiło ok. 84%. Na węźle Patriotów prowadzono prace w obrębie wanny szczelnej. Po obu stronach wykonywano kapy chodnikowe, montowano korytka odwodnieniowe, krawężniki. Przez całą

dobę odwadniany był wykop. Na obiekcie położonym po wschodniej stronie ul. Patriotów na kapach chodnikowych wykonano żywicę, ułożono warstwę ścierną, montowano bariery. Trwała budowa ronda po stronie południowo-wschodniej (na wysokości skrzyżowania Patriotów Wschód z ul. Arniki) oraz łącznic do ronda po stronie północnej ul. Patriotów Wschód. Rozpoczęto prace związane z budową wiaduktów po stronie zachodniej ul. Patriotów, w tym wiaduktu pod czwarty tor kolejowy.

Na ciągu głównym trasy rozpoczęto montaż ekranów oraz barier energochłonnych, przystąpiono także do montażu oświetlenia drogowego. Na estakadach biegnących przez Mazowiecki Park Krajobrazowy przygotowywano powierzchnię betonu ustroju nośnego do hydrofobizacji, czyli zabezpieczenia przed wnikaniem wody w głąb jego struktury. Na ostatniej estakadzie trwały prace przygotowawcze do układania warstwy ścierną. W zakresie obiektów nad ulicami oddano do użytkowania wiadukt w ciągu ul. Zabawnej. W następnych dniach planowano oddać do użytkowania kolejne wiadukty.

Umowy na wszystkie trzy zadania podpisano 11 grudnia 2015 r. Pod koniec czerwca br. finalizowane były sprawy formalne, związane z ustaleniem treści aneksu do umowy dotyczącego terminu zakończenia budowy odcinka A.

Powodem wydłużenia czasu na ukończenie odcinka B były warunki geologiczne, których nie można przewidzieć przed realizacją robót. W przypadku zadania C roboty zostaną zakończone w grudniu 2020 r., zgodnie z zawartym z wykonawcą aneksem, wynikającym z podpisanego porozumienia z PKP w zakresie budowy wiaduktu pod czwarty tor.



Zadanie C obejmuje budowę fragmentu drogi o długości 7,45 km od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła) do węzła Lubelska (bez węzła), dwóch estakad nad Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym oraz węzła Patriotów na przecięciu z linią PKP i ul. Patriotów

Oprac. Redakcja na podstawie materiałów Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad



Kiedy kierowcy będą mogli użytkować odcinek C Południowej Obwodnicy Warszawy?



ADAM ZALEWSKI,
kierownik budowy, Warbud SA

Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy, odcinka C o długości 7,5 km, to olbrzymie wyzwanie realizacyjne, by wymienić tylko podstawowe elementy inwestycji: skomplikowany, duży, **wielopoziomowy węzeł drogowy** dla

połączenia trasy głównej S2 z ulicami Patriotów Zachód i Patriotów Wschód (tj. głównej arterii komunikacyjnej północ – południe dla dzielnicy Wawer), w tym **wanna szczelna** dla przeprowadzenia trasy głównej na dużej głębokości poniżej poziomu terenu, wynikającego z istniejącego układu komunikacyjnego drogowo-kolejowego, **dwa wiadukty drogowy, cztery wiadukty kolejowe, w tym dwa na czynnej linii kolejowej**, układ szeregu rond i łącznic. Poniżej szeroka jezdnia trasy S2. Roboty przy budowie obiektu drogowego w ciągu ul. Patriotów Wschód wkraczają w ostatnią fazę – wykończeniową. Betonowanie ostatniego segmentu płyty dennej ponad 340-metrowej wanny szczelnej zakończyliśmy w kwietniu 2020 r. Obecnie przystępujemy do wykonania ustroju nośnego wiaduktu w ciągu ul. Patriotów Zachód, dla potrzeb którego wybudowaliśmy 12 podpór pośrednich. Trwają prace przy budowie rond i łącznic po północnej i południowej stronie węzła Patriotów.

Na dalszym odcinku trasy S2 w kierunku na Terespol jest już gotowa nawierzchnia betonowa (aż do estakad drogowych w Mazowieckim Parku Krajobrazowym w km 16 + 585). Na początku czerwca otworzyliśmy dla ruchu wiadukt drogowy w ul. Zabawnej. W ciągu głównym jesteśmy w trakcie realizacji nawierzchni betonowej od najdłuższej z estakad drogowych w Mazowieckim Parku Krajobrazowym do połączenia z węzłem Lubelska. Trwa wykonanie ekranów, robót brukarskich i zahumusowanie terenu. Przygotowane są także zbiorniki na wody opadowe.

Tymczasem na ciągu głównym trasy S2 od wanny szczelnej w kierunku Warszawy aż do wiaduktu drogowego w ciągu ul. Mozaikowej położyliśmy kruszywo łamane, stabilizowane mechanicznie. Na nim zostanie ułożona – w jednym procesie – warstwa podbudowy i dwuwarstwowa konstrukcja nawierzchni betonowej.

Wiadukt w osi ul. Mozaikowej został ukończony. Czekamy na wydanie pozwolenia na użytkowanie i uruchomienie obiektu. Na obu jezdniach wkomponowanych w lasy Mazowieckiego Parku Krajobrazowego trasy S2 w kierunku wschodnim aż do końca odcinka C wykonano już podbudowę nawierzchni betonowej, ponadto trwa układanie betonu nawierzchniowego C35/45, będące zwieńczeniem głównych prac drogowych, które planujemy zakończyć w czerwcu br. Ostatnie odcinki nawierzchni betonowej będą zapewne gotowe pod koniec tegorocznego lata.



Zobacz FILM  





Wykonujemy

jedną z największych i najbardziej oczekiwanych inwestycji drogowych ostatnich lat w stolicy.
Południową Obwodnicę Warszawy, odcinek C.

32 km dróg i 19 obiektów inżynierskich.
Budowa realizowana w formule zaprojektuj i wybuduj, gdzie największe wyzwanie stanowi Węzeł Patriotów.

warbud.pl

