



FOT. MATERIAŁY PRASOWE WARBUD SA

Południowa obwodnica Warszawy – odcinek „C”

RADOSŁAW CICHOCKI

Trasa o parametrach drogi ekspresowej – budowana przez Warbud SA – docelowo stanowić ma element zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa sieci dróg ekspresowych w obrębie Warszawy w ramach Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego.

Inwestycja realizowana jest w formule „projektuj i buduj” na zlecenie GDDKiA. Będzie miała dwie jezdnie po trzy pasy w każdym kierunku. W ramach inwestycji powstaną m.in. cztery dwujezdniowe obiekty na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, Węzeł Patriotów – strategiczna część trasy z dwoma obiektami drogowymi i trzema kolejowymi oraz cztery wiadukty drogowe ponad trasą

S2 w ciągu ulic Tawułkowej, Mozaikowej, Zabawnej i Izbińskiej, około 32 km dróg poprzecznych, lokalnych i dojazdowych, jak również sieć chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych.

Rozwiązania techniczne

Przejęcie przez obszar parku krajobrazowego wymagało od wykonawcy przyjęcia rozwiązań technicznych, które minimalizowałyby szkodliwy

wpływ trasy na otoczenie. Ponad 365-metrowe estakady wybudowano coraz powszechniej stosowaną metodą nasuwania podłużnego, wykorzystując ciągną sprężającą.

Węzeł wykonywany jest w technologii tzw. wanny szczelnej. Ponad 340 m długości wannę usytuowano w obniżeniu terenu. Dodatkowo węzeł będzie otoczony ekranami. Nad wanną przeprowadzone zostaną trzy wiadukty, jeden




FOT. MATERIAŁY PRASOWE WARBUD SA

dla linii kolejowej Warszawa – Dorohusk oraz dwa drogowe dla jezdni w ciągu ulicy Patriotów (wschodniej i zachodniej). Dużym wyzwaniem dla wykonawcy było podwodne betonowanie korka pompowni w wannie szczelnej i realizacja prac w sąsiedztwie czynnej trasy kolejowo-drogowej. Od marca 2019 r. prowadzono wykop metodą podwodną, pod nadzorem specjalistycznej ekipy nurków. W tym samym czasie wykonywano prace związane z czyszczeniem ścian oraz dna wykopu. Podwodne betonowanie korka trwało około 24 godziny. Do wykonania przesłony poziomej zużyto jednorazowo 1647 m³ betonu. W trakcie tej operacji na placu budowy opróżniono 183 betonowozy.

Nie było to największe z betonowań na tej budowie. Inżynierowie z Warbudu z odcinka MPK sprawnie przeprowadzili betonowanie ustroju nośnego na jednej z estakad MPK, gdzie jednorazowo ułożono 1832 m³ mieszanki betonowej.

Członkowie Koła Młodych Inżynierów MOIIB zwiedzali budowę odcinka

”
Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy podzielona jest na trzy odcinki. Najdłuższy „C”, ma długość 7,5 km – – przebiega od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”.

„C” Południowej Obwodnicy, pod czujnym okiem kierownika budowy Adama Zalewskiego. Kierownicy robót z Warbud SA Jakub Wnęć (prowadzący kluczowy odcinek Węzła Patriotów – stronę wschodnią) oraz Szczepan Skrzypek (realizujący najdłuższą z estakad w MPK – zwyczajowo nazwaną „nasuwką”) opowiadali o wyzwaniach, zastosowanych technologiach, nietuzinkowych rozwiązaniach inżynierskich oraz skali projektu. Olbrzymia budowa o wartości ponad 561 mln zł zrobiła ogromne wrażenie na członkach Mazowieckiej Izby. Mieliśmy szansę przyjrzeć się z bliska procesowi powstawania trasy, której w niedalekiej przyszłości, będziemy użytkownikami. 

1. Obwodnica odcinek „C” - bardzo trudny ze względu na przebieg w obszarze parku krajobrazowego.
2. Estakada nad Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym. Słuchamy naszego przewodnika.