

Południowa obwodnica Warszawy częściowo otwarta

tekst: **MATEUSZ GDOWSKI**, Bilfinger Infrastructure SA
zdjęcia: **JAROSŁAW JANUSZEWSKI**

Od 27 lipca 2013 r. kierowcy mogą korzystać z pierwszego odcinka południowej obwodnicy Warszawy (POW). Na koniec sierpnia br. zapowiedziano oddanie fragmentu trasy od al. Krakowskiej do lotniska Chopina. To kolejny, ok. pięciokilometrowy odcinek drogi ekspresowej, który mieszkańcom Warszawy zapewni połączenie z węzłem Marynarska oraz bezproblemowy dojazd na lotnisko od strony Poznania. Z kolei we wrześniu planowane jest otwarcie ostatniego, ok. dwukilometrowego fragmentu POW. Głównym wykonawcą jest Bilfinger Infrastructure SA.



To bardzo ważna inwestycja dla mieszkańców południowych oraz zachodnich dzielnic Warszawy i podwarszawskich miejscowości. POW jest strategicznym projektem infrastrukturalnym w stolicy, ale przyczynia się do rozwoju całego krajowego systemu dróg ekspresowych i autostrad. Odcinek, łączący węzeł Konotopa (końcowy fragment zachodniej części autostrady A2) z węzłem Lotnisko, realizuje konsorcjum firm Bilfinger Infrastructure SA, Mosty-Łódź SA i Intercon Sp. z o.o.

„Cieszymy się, że możemy oddać dziś do dyspozycji kierowców pierwszy odcinek południowej obwodnicy Warszawy. Było to możliwe dzięki ofiarności i aktywnej współpracy wszystkich stron procesu inwestycyjnego, którą dało się zauważyć w ostatnim czasie. Oby tak dalej” – mówi Piotr Kledzik, prezes zarządu Bilfinger Infrastructure SA.

Kierowcy będą mieli do dyspozycji ok. 10,5-kilometrowy odcinek składający się z trzech pasów w każdą stronę. Zbudowano 24 obiekty mostowe; powstały trzy przejścia dla zwierząt. Na długości 97 km trasa zabezpieczona jest barierkami ochronnymi typu stalowo-linowego. Kierowcy będą mogli poruszać się z prędkością 80 i 100 km/h.



Budowa POW w liczbach (zakres całego kontraktu)

Roboty drogowe:

Konstrukcja drogi – dwie jezdnie, ok. 10,5 km długości;
Trzy węzły drogowe – al. Jerozolimskie, Opacz, al. Krakowska;
Nawierzchnie bitumiczne – 700 000 m² (400 000 t);
Roboty ziemne – 3 300 000 m³;
Podbudowa z kruszywa – 760 000 m²;
Wzmocnienie podłoża – 560 000 m²;
Bariery drogowe – 97 km;
Ekran akustyczny – 18 km;

Roboty mostowe:

24 obiekty inżynierskie, w tym:
– 20 wiaduktów (o długościach 16,8–39,5 m, o łącznej powierzchni 56 970 m²);
– dwa tunele (170 m, 63,10 m);
– dwie kładki dla pieszych (43,50 m, 63,00 m);

Roboty branżowe:

Sieci wodociągowe w zakresie średnic 63–1000 mm o łącznej długości 4339 m;
Sieci kanalizacji sanitarnej w zakresie średnic 90–800 mm o łącznej długości 1300 m;
Sieci kanalizacji deszczowej w zakresie średnic 150–1800 mm o łącznej długości 36 000 m;
Sieci gazociągowe w zakresie średnic 40–400 mm o łącznej długości 5200 m;
Przebudowa urządzeń energetycznych – WN 110 o łącznej długości 793 m i WN 220 L = 1 380 m;
Przebudowa urządzeń energetycznych – linie NN i SN kablowe o łącznej długości 40 000 m i napowietrzne L = 1 500 m;
Urządzenia energetyczne oświetleniowe – linie kablowe o łącznej długości 86 500 m;
Instalacje teletechniczne – kanalizacja 55 000 m, światłowody 65 000 m i kable miedziane 17 000 m;
Urządzenia bezpieczeństwa ruchu – bariery 97 300 m, oznakowanie poziome na powierzchni 43 000 m² i oznakowanie pionowe w postaci znaków i konstrukcji bramowych w liczbie 2000 sztuk łącznie.