

# PRZEBUDOWA MOSTU GROTA-ROWECKIEGO W WARSZAWIE



tekst i zdjęcia: **METROSTAV a.s.**

Realizowany przez czeską firmę Metrostav a.s. projekt *Kontynuacja projektowania i przebudowa drogi S8 odcinek Powązkowska – Marki (ul. Piłsudskiego). Etap II: odcinek węzeł Powązkowska – węzeł Modlińska*, w skład którego wchodziła przebudowa mostu gen. Stefana Grota-Roweckiego w Warszawie, przewidywała dostosowanie drogi krajowej nr 8 do parametrów trasy ekspresowej na odcinku o długości 4,6 km – od węzła Powązkowska do węzła Modlińska.

Zamówienie współfinansowane było ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Priorytet VI Drogi i Lotnicza Sieć TEN-T/ Działanie 6.1 Rozwój Sieci Drogowej TEN-T oraz ze środków krajowych, będących w dyspozycji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Kontrakt o wartości 796,30 mln zł realizowano w trybie zoptimalizuj i zbuduj, co oznacza, że w skład prac należących do wykonawcy, oprócz wykonania robót budowlanych, należało również przygotowanie odpowiedniej dokumentacji projektowej.

Czas realizacji projektu przez Metrostav a.s. obejmował okres od lipca 2013 do października 2015 r., czyli 27 miesięcy od daty podpisania umowy z GDDKiA. Prace budowlane rozpoczęły się w połowie października 2013 r., a roboty trwały również w okresie zimowym

Uroczyste otwarcie drugiej – południowej – nitki mostu Grota-Roweckiego, jednej z najważniejszych warszawskich przepraw przez Wisłę, miało miejsce 11 września 2015 r.

Ta skomplikowana i wymagająca technicznie inwestycja została oddana do użytkowania ok. pięć tygodni przed terminem.

W ramach kontraktu most Grota-Roweckiego został poszerzony do 10 pasów – jest na nim obecnie po pięć pasów w obu kierunkach. Na każdej jezdni dwa pasy są przeznaczone do ruchu tranzytowego, a trzy pozostałe do ruchu lokalnego.

Próby obciążeniowe południowej nitki mostu z pozytywnym rezultatem zostały przeprowadzone w połowie lipca 2015 r.

Prace budowlane prowadzono sześć dni w tygodniu, również w godzinach nocnych (jeżeli wymagały tego względy technologiczne), a przez cały czas trwania przebudowy przez firmę Metrostav a.s. były utrzymywane po dwa pasy ruchu w każdym kierunku.

Według pomiarów dokonanych wiosną 2013 r., przez ten most przejeżdża średnio 160 tys. pojazdów dziennie, co oznacza, że jest jednym z najważniejszych punktów komunikacyjnych stolicy.

## Zakres robót

Zakres prac zrealizowanych w ramach kontraktu obejmował łącznie 60 obiektów inżynierskich, w tym most Grota-Roweckiego, który został przebudowany. Wyburzonych, a następnie wybudowanych od nowa zostało 17 obiektów, w tym 14 wiaduktów, dwa tunele oraz kładka dla pieszych. Remontom podległo 26 obiektów, w tym m.in. 11 wiaduktów, dziewięć estakad oraz sześć kładek i przejść dla pieszych. Powstało także 16 nowych, nieistniejących wcześniej obiektów, w tym półtunelowe ekrany akustyczne przy os. Potok, wjazd na Trasę AK z ul. Marymonckiej w kierunku Poznania (relacja północ – zachód) oraz mury oporowe.

Do przebudowy Trasy AK i mostu Grota-Roweckiego użyto ok. 8255 t stali zbrojeniowej. W celu poszerzenia mostu wykorzystane zostały po 52 elementy z każdej strony obu nitek, a więc po 104 elementy na każdą z nitek i 208 elementów na cały most. Elementy te ważą od 9 do 15 t – łącznie wykorzystano ok. 3450 t stali. Do wykonania półtunelowych ekranów akustycznych użyto ok. 1200 t stali.

W okresie realizacji inwestycji firma Metrostav a.s. przebudowała most Grota-Roweckiego (obiekt 2T) z chodnikiem dla pieszych oraz ścieżką rowerową; wyremontowała: jezdnię północną Trasy AK na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Modlińska; jezdnię południową Trasy AK na odcinku od węzła Powązkowska do węzła Wisłostrada; łącznicę wjazdową Trasy AK w relacji północ – zachód (Modlińska – Poznań) na węźle Modlińska z wyremontowanym obiektem 22T i nowo budowanym obiektem 29T; łącznicę zjazdową z Trasy AK w relacji zachód – północ (Poznań – Gdańsk) na węźle Wisłostrada; łącznicę wschód – północ na węźle Marymoncka; łącznicę zjazdową w relacji zachód – południe (Poznań – Centrum) na węźle Wisłostrada; jezdnię łącznicy wjazdowej L08L wraz z obiektem 49T na węźle Wisłostrada w relacji Gdańsk – Poznań (północ – zachód); wybudowała łącznicę wschód – południe (Marki – centrum) – obiekt 57T; wyremontowała: ul. Mickiewicza wraz z wiaduktami 45T; wschodnią i zachodnią jezdnię ul. Powązkowskiej / Maczka wraz z wiaduktami; wschodnią jezdnię ul. Słowackiego / Marymonckiej wraz z wiaduktem 18T; zachodnią jezdnię ul. Słowackiego / Marymonckiej wraz z wiaduktem nad Trasą AK oraz łącznicami z Trasą; jezdnię łącznicy wjazdowej na Trasę AK w relacji południe – zachód (Jagiellońska – Poznań) na węźle Modlińska wraz z obiektem 26T; obiekt 26T wraz z łącznicą L06L w relacji południe – zachód (centrum – Poznań); wybudowała obiekt 4T w ciągu łącznicy wschód – północ na węźle Modlińska; wybudowała obiekt 5T na węźle Modlińska prowadzący ruch z kierunków wschód – północ i zachód – północ; wybudowała obiekt 6T w ciągu łącznicy zachód – północ na węźle Modlińska; wyremontowała: wiadukt południowo-środkowy nad Traktem Nadwiślańskim; wiadukt południowy nad Traktem Nadwiślańskim; wiadukt na łącznicy zjazdowej w relacji zachód – południe (Poznań – ul. Jagiellońska) na węźle Modlińska; wiadukt w ciągu łącznicy południe – wschód na węźle Wisłostrada; wiadukt w ciągu Trasy nad Wisłostradą; wiadukt na łącznicy północ – wschód (Gdańsk – Marki) na węźle Wisłostrada; otworzyła przejście dla pieszych pod łącznicą południe – zachód na węźle Wisłostrada; wybudowała obiekt 18T(A) – przejście pieszo-rowerowe pod łącznicą południe – wschód na węźle Marymoncka; zrealizowała drogę dojazdową nr 2 L do stacji benzynowej Shell od ul. Mickiewicza; wybudowała obiekt 29T



**Radim Čáp, przedstawiciel Metrostav a.s., dyrektor kontraktu**

Most Grota-Roweckiego stanowi ważną część komunikacji w Warszawie, priorytetem więc było dla nas sprawne wykonywanie prac, które były jednocześnie na najwyższym poziomie technologicznym. Projekt był

skomplikowany technicznie ze względu na złożoność tej inwestycji w obrębie jednego z głównych szlaków komunikacyjnych stolicy. Koncentrowaliśmy się na dotrzymanywaniu wszystkich terminów – realizacja projektu przebudowy Trasy S8 prowadzona była zgodnie z założonym harmonogramem. Odbudowa niektórych obiektów przebiegała nawet szybciej niż zakładał napięty plan czasowy. Prace realizowaliśmy w pełnej mobilizacji – staraliśmy się planować i wykonywać nasze działania tak, aby komunikacja na Trasie AK i moście Grota-Roweckiego przebiegała sprawnie i efektywnie, a kierowcy mogli cały czas korzystać z ciągu komunikacyjnego. Istotną była współpraca z miastem oraz z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Przebudowa mostu Grota-Roweckiego i Trasy AK była jedną z najważniejszych inwestycji prowadzonych na Mazowszu w ostatnich latach, zrozumiąłem jest zatem, że budziła ogromne zainteresowanie zarówno mediów, jak i społeczeństwa. Jesteśmy przekonani, że po zakończonym remoncie most nie tylko będzie najczęściej wykorzystywaną przez kierowców przeprawą, ale również stanie się nową wizytówką Warszawy.

oraz wyremontowała łącznicę L07L w relacji północ – zachód (Tarchomin – Poznań) oraz obiekt 22T; wybudowała obiekt 27T nad Traktem Nadwiślańskim (relacja wschód – zachód); wyremontowała łącznicę zjazdową L05L w relacji wschód – południe (Marki – centrum) na węźle Modlińska; wybudowała obiekt 56T oraz wyremontowała łącznicę zjazdową L05L w relacji wschód – północ (Białystok – Gdańsk) na węźle Wisłostrada; wybudowała obiekty 54T (nad ul. Wybrzeże Gdyńskie) oraz 52T i 53T (nad łącznicą zjazdową L06L) w relacji wschód – zachód (Białystok – Poznań) na węźle Wisłostrada; wybudowała północny obiekt 9T (nitka północna i południowa) nad kanałem Łacha Potocka oraz ul. Gwiaździstą; wybudowała kładkę 9T(A) nad kanałem Łacha Potocka; wyremontowała wiadukty na łącznicach węzła Wisłostrada – 47T, 48T, 49T; wybudowała wiadukt 57T na łącznicy wschód – południe węzła Wisłostrada; wybudowała obiekt 16T nad ul. Hłaski; wyremontowała obiekt 416T nad ul. Broniewskiego; wyremontowała wiadukty poprzeczne 45T w ciągu ul. Mickiewicza, 18T, 11T, 7T, 8T w ciągu ul. Słowackiego / Marymonckiej, 410T, 411T w ciągu ul. Powązkowskiej / Maczka.

Realizację przebudowy odcinka Trasy S8 oraz samego mostu Grota-Roweckiego obrazuje film, który można znaleźć pod adresem: <http://youtu.be/UVHbiFMYYhw>.

