



Anwohnerinfo/Flugblatt 1 A1 Zürich-Ost – Effretikon

Die Vorarbeiten der Instandsetzung starten

Zwischen Zürich-Ost und Effretikon werden ab Frühjahr 2017 bis voraussichtlich 2020 umfangreiche Instandsetzungsarbeiten ausgeführt. Gleichzeitig sind Massnahmen zur Verkehrsoptimierung geplant. Die Vorarbeiten starten im März mit der Einrichtung der Baustellenverkehrsführung.

Was wird gemacht?

Der Belag wird bis im Jahr 2020 auf einer Länge von 10,4 Kilometern bzw. 11,6 Kilometern durchgehend durch einen lärmarmen Belag ersetzt. Die Lärmreduktion trägt dazu bei, die Lebensqualität im Perimeter zu steigern. An Kunstbauten (Brücken, Rampen, Unterführungen und Überführungen) sowie weiteren Bauwerken werden gezielte Sanierungs- und Verstärkungsmassnahmen ausgeführt. Anpassungen an den Fahrbahnmarkierungen helfen im weiteren mit, die Verkehrsführung zu optimieren.

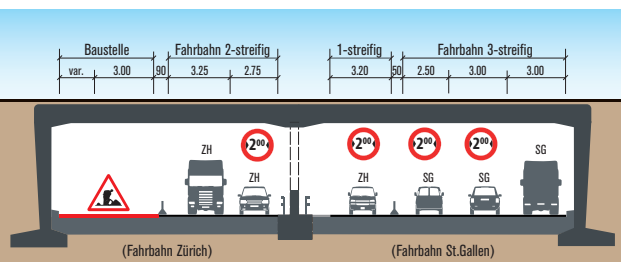
Des Weiteren wird die bestehende Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ersetzt und ein neues Verkehrsmanagementsystem für die Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung in Betrieb genommen. Ebenso werden Massnahmen zur Erhaltung und Verbesserung des Umweltschutzes realisiert.

Vorarbeiten 2017

Die Vorarbeiten für das Projekt werden grösstenteils 2017 ausgeführt. Für die neuen Signalportale und Stromverteilkabinen werden die Fundamente erstellt. Zudem ist der Bau erster neuer Kabelrohrblöcke geplant und mittels grabenlosem Rohrvortrieb (Mikro-Tunnelbau und Spülbohrung) werden zwei unterirdische Querungen realisiert. Ausserdem sind drei neue Nothaltebuchten sowie sieben neue Not-/Betriebszufahrten vorgesehen.

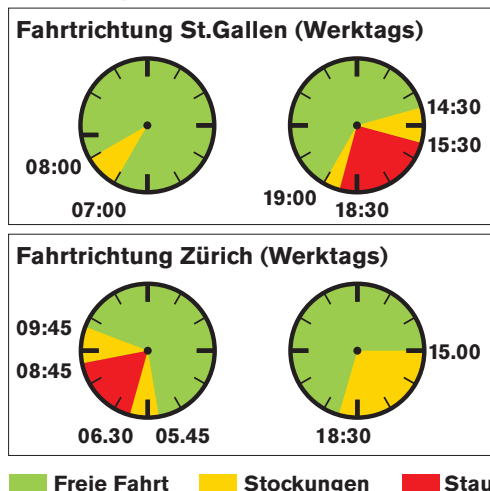


Es werden vorübergehend solarbetriebene Notrufsäulen eingesetzt. Diese sind mit dem Mobilfunknetz verbunden und ersetzen die bisherigen im Wege stehenden Notrufsäulen.



Infolge beengter Platzverhältnisse wurden im Bereich der SBB-Unterführung Hürleiste in beide Fahrtrichtungen mehrere Breitenbeschränkungen (max. 2 Meter) verfügt.

Staukompass



Verkehrsführung während der Bauzeit

Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant sämtliche Arbeiten so, dass der Verkehr möglichst wenig behindert wird. Einzelne Fahrspuren werden temporär verschmälert und die Geschwindigkeit angepasst. Arbeiten, die einen vorübergehenden Spurabbau oder die Sperrung von Rampen erfordern, werden in der verkehrsarmen Zeit (nachts oder während der Ferienmonate) ausgeführt. Auf der Stammachse bleiben stets drei Fahrspuren geöffnet. Es wird empfohlen, die Stauzeiten je Fahrtrichtung zu umgehen (vgl. Grafiken links).

Nächste Informationen

Über den Stand der Bauarbeiten sowie allfällige Beeinträchtigungen während der Bauzeit werden die Anwohner und Verkehrsteilnehmer punktuell informiert. Ergänzende Informationen finden sich auch auf der Website autobahnschweiz.ch sowie in den Info-Schaukästen auf den Rastplätzen Baltenswil Nord und Süd.



Anwohnerinfo/Flugblatt 1

A1 Zürich-Ost – Effretikon



Menschen:
Ronald Lejeune
Arnold AG
Energie & Telecom

Als Gruppenleiter Glasfaserspleissen ist Ronald Lejeune (53) zusammen mit seinem zehnköpfigen Team für den Aus- und Neubau von Glasfasernetzen verantwortlich. 30 Jahre Berufserfahrung zeichnen ihn als kompetenten Netzwerkspezialisten aus. In seiner Freizeit sammelt Ronald Lejeune mit Leidenschaft Uhren. Ausserdem geniesst er das Zusammensein mit seiner Familie.

Ronald Lejeune, als Gruppenleiter Glasfaserspleissen haben Sie Ende 2016 zusammen mit ihrem Team auf dem Autobahnabschnitt Zürich-Ost – Effretikon, acht dynamische Baustellensignalisationen demontiert. Wie gehen Sie bei einem solchen Einsatz vor?

Am Anfang eines Auftrags steht immer ein detailliertes Projektbriefing. Eine gute Koordination zwischen uns, den Projektverantwortlichen des ASTRA sowie den beteiligten Ingenieuren ist wichtig. Vor Ort stehen rund 25 Personen im Einsatz. Weil wir meistens unter Zeitdruck arbeiten, muss der Auftrag besonders gut geplant sein. Auch müssen auf der Autobahn verstärkte Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden.

Welche?

Der Verkehr rollt mit 120 km/h an der Baustelle vorbei, dieses Tempo ist nicht zu unterschätzen. Der Pannestreifen wurde für die Arbeiten temporär gesperrt. Für die entsprechende Signalisation ist das kantonale Tiefbauamt verantwortlich.

Wie sind die verschiedenen Signalisationstafeln auf der Autobahn mit dem Stromnetz verbunden?

Wissenswert ist zuerst einmal, dass die elektronischen Signaltafeln an ein Glasfasernetz angeschlossen sind. Das Glasfasernetz transportiert Licht, das am Zielort von einem Adapter in Strom umgewandelt wird. Bei der Demontage eines Signals ist entscheidend, dass keine falschen Anzeigen vom Netz abgehängt werden. Unsere Aufgabe ist entsprechend anspruchsvoll und komplex.

Was macht diese Arbeit so knifflig? Warum kann man nicht einfach den Stecker ziehen?

Ein Kabel besteht aus bis zu 48 Fasern. Um die richtigen Fasern auszusondern und zu bearbeiten, braucht es sehr viel Know-how. Mittels eines speziellen Geräts, dem Spleissgerät, werden die Glasfasern neu verbunden bzw. verschmolzen. Würden wir die falschen Fasern bearbeiten, hätte das für den Verkehr verheerende Folgen. Zum Glück blieben wir davor bisher aber verschont.

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur
Infrastrukturfiliale Winterthur

Telefon +41 58 480 47 11
winterthur@astra.admin.ch
autobahnschweiz.ch

Februar 2017



Demontagearbeiten inkl. Kabelrückzug an der Dynamischen Baustellensignalisation (DBS) im Bereich Rastplatz Baltenswil Nord.