



Rozbudowa II linii warszawskiego metra to ogromne i skomplikowane przedsięwzięcie

Z Jerzym Lejkiem, Prezesem Zarządu spółki Metro Warszawskie rozmawiają Danuta Matynia i Krystyna Wiśniewska

Danuta Matynia: W 2015 r. uruchomiony został centralny odcinek II linii warszawskiego metra. Obecnie trwa budowa odcinka wschodnio-północnego oraz zachodniego tej linii. Jaki jest przebieg oraz długość tych odcinków i jakie obiekty zostaną wybudowane w ramach tych inwestycji?

Jerzy Lejk: Każdy z tych odcinków to niezależna inwestycja. Ich łączna długość wynosi ok. 7 km, czyli tyle, ile ma centralny odcinek II linii metra. Odcinek wschodnio-północny, którego budowa rozpoczęła się w marcu 2016 r., obejmuje trzy stacje: Szwedzka, Targówek i Trocka oraz ponad 3 km podwójnego tunelu od stacji Dworzec Wileński pod ul. 11 Listopada, Strzelecką, Pratulinią. Stacja Targówek powstanie wraz z komorą rozjazdów, natomiast do stacji Trocka będzie przylegała komora torów odstawczych.

W przypadku odcinka zachodniego również powstaną trzy stacje: Płocka, Młynów i Księcia Janusza. Ostatnia z wymienionych stacji wraz z torami odstawczymi będzie najdłuższą (ponad 600 m) z realizowanych w ramach tej inwestycji. Zaprojektowano też tunele od stacji Rondo Daszyńskiego wzdłuż ul. Kasprzaka, Płockiej oraz w osi ulicy Górczewskiej. Ich długość wynosi ponad 3,4 km. Wraz z tunelami i stacjami powstaną wentylatornie szlakowe – po trzy na każdym z odcinków.

DM: Kto wykonał projekty poszczególnych odcinków?

JL: Odcinek wschodnio-północny zaprojektowała firma ILF Consulting Engineers Polska, a odcinek zachod-

ni – konsorcjum Metroprojekt i AMC Choldzyński.

Krystyna Wiśniewska: Centralny odcinek II linii wykonała spółka AGP Metro Polska, w skład której weszły: Astaldi S.p.A. (jako lider) oraz Gülermak i Przedsiębiorstwo Budowy Dróg i Mostów z Mińska Mazowieckiego. Czy ta sama spółka realizuje nowe odcinki? Jeżeli zdecydowano się na zmiany to dlaczego?

JL: Odcinek wschodnio-północny realizuje włoska firma Astaldi, a zachodni turecka – Gülermak. Obie mają duże doświadczenie w budowaniu warszawskiego metra. Ogłaszając przetarg, podjęto decyzję o podzieleniu rozbudowy na dwa niezależne zadania. Dzięki temu zmniejszono ryzyko opóźnienia rozpoczęcia inwestycji, począwszy od procesu wyboru wykonawcy każdego odcinka. Budowa, oprócz przyjętego dla obu odcinków równego czasu jej zakończenia (38 miesięcy od daty podpisania umowy), prowadzona jest zgodnie z indywidualnymi harmonogramami. Konieczne były też osobne postępowania administracyjne dotyczące uzyskania pozwoleń na budowę.

KW: Jaki jest koszt poszczególnych odcinków i jakie czynniki mają na niego największy wpływ?

JL: W przypadku odcinka wschodnio-północnego wartość kontraktu wynosi 1,067 mld zł, a zachodniego – 1,148 mld zł. Budowa tych odcinków to złożone przedsięwzięcie i wiele czynników ma wpływ na cenę inwestycji, m.in. konieczność zastosowania spe-

cjalistycznych maszyn, koszty materiałowe, projekt i konieczność przeprowadzenia szczegółowych badań geologicznych, ogromne koszty przekładania podziemnych instalacji, a także wiele ryzyk, których w kalkulowanie w cenę jest niezbędne – jak choćby odkopywanie pozostałości historycznych i związane z tym przerwy w budowie. Pragnę dodać, że metro to nie tylko nowoczesne technologie budowy, ale także systemy odpowiadające za prowadzenie bezpiecznych przewozów pasażerskich. W stosunku do I linii metra na odcinku centralnym mieliśmy do czynienia ze „skokiem technologicznym”, np. automatyka prowadzenia pociągów, związana z tym większa maksymalna prędkość wymusiły zastosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo pasażerów. Pojawiły się więc: system detekcji obiektu w torowisku, komunikaty ostrzegające o przekroczeniu strefy bezpiecznej. II linia to także większy komfort – 80 biegów schodów ruchomych i 46 wind na 7 stacjach. Dla porównania na 23 stacjach I linii mamy odpowiednio – 59 biegów schodów ruchomych i 61 wind. Wszystkie te elementy mają wpływ na koszty budowy metra.

DM: Jak zaawansowane są prace na poszczególnych odcinkach?

JL: Na Targówku prace rozpoczęły się niemal rok temu i na najbardziej zaawansowanej stacji Trocka można już zejść do poziomu –1 i zobaczyć, jak wylewany jest strop pośredni. Wykonawca powoli organizuje także zaplecze dla maszyn drążących TBM, które na przełomie I i II kwartału br. będą składane i wprowadzane pod ziemię.