

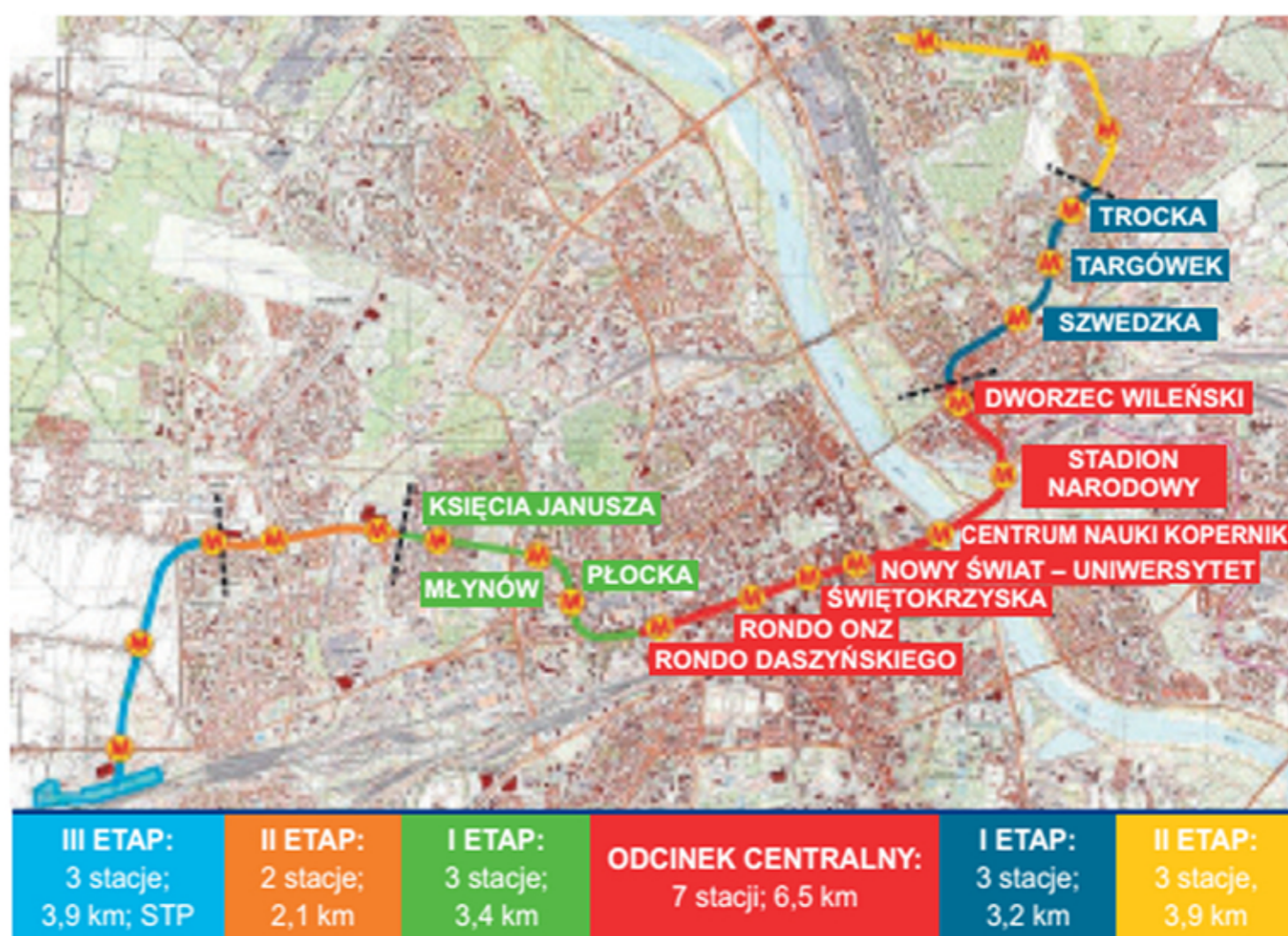
Drażenie tuneli powinno rozpocząć się latem. Na odcinku wolskim (zachodnim) umowa z wykonawcą została podpisana pod koniec września 2016 r. Obecnie przekładane są instalacje podziemne kolidujące z korpusami przyszłych stacji.

KW: W czym przy nowych odcinkach pomogły doświadczenia z realizacji centralnego odcinka II linii?

JL: Budowa centralnego odcinka II linii po raz pierwszy pokazała, jak ważna jest koordynacja pracy i wspólne zarządzanie procesem inwestycyjnym. Przygotowania do wejścia wykonawcy na place budowy muszą być poprzedzone wprowadzeniem okresowych zmian w organizacji ruchu. Zaplanowanie jak najmniej uciążliwych dla mieszkańców objazdów, zmiana tras komunikacji miejskiej to elementy, z którymi trzeba się zmierzyć. Nie jest możliwe przeprowadzenie tego typu zmiany bez zaangażowania Zarządu Transportu Miejskiego, czy Inżyniera Ruchu, Zarządu Dróg Miejskich i wielu innych specjalistycznych służb miejskich. Przystępując do budowy kolejnych odcinków, mamy już doświadczone kadry, armię inżynierów, która będzie nadzorować realizowane odcinki oraz zespoły fachowców z różnych branż odpowiadających za profesjonalnie przeprowadzone akcje informacyjne. To daje gwarancję na sprawną realizację tak potężnych inwestycji.

DM: Które z rozwiązań technicznych zastosowanych podczas budowy centralnego odcinka II linii są wykorzystywane przy realizacji nowych odcinków?

JL: Odcinki te są realizowane w takiej samej technologii. Tunele drażone będą tarczami TBM. Technologia budowy stacji i wentylatori również się nie zmieniła – ściany szczelinowe. Ale jak już wspominałem, budowa to nie tylko technologia. Ta jest ważna z punktu widzenia inżynierii. Jednak dla mieszkańca Warszawy istotna jest informacja o tym, kiedy i jak długo zamknięta będzie ulica, przy której mieszka. W tym przypadku pomocne są punkty informacyjne na obu odcinkach, publikowane comiesięczne informacje na stronie internetowej, media społecznościowe. Staramy się na bieżąco informować



o przebiegu prac i planowanych zmianach. To pozwala rozwiązywać potencjalne konflikty, których przy tak dużej skali utrudnień nie da się uniknąć. W procesie współdziałania z lokalnymi społecznościami bardzo ważną rolę odgrywają burmistrzowie dzielnic, na terenie których toczy się budowa.

KW: Jakie rozwiązania są stosowane, aby nie były zagrożone obiekty znajdujące się w pobliżu budowanych nowych odcinków II linii metra?

JL: Przygotowania do realizacji tak skomplikowanej inwestycji musiały zacząć się dużo wcześniej. Oprócz wspomnianych już odwiertów geologicznych, wykonana została ocena stanu technicznego budynków, znajdujących się w strefie oddziaływania budowy. W przypadku każdego z obiektów zostały założone tzw. Karty Katalogowe budynków, czyli dokumentacja opisująca ich stan sprzed rozpoczęcia inwestycji. Oprócz opisu obejmują także dokumentację zdjęciową. Budowa odcinka centralnego II linii przechodziła przez ścisłe centrum miasta. Odkryliśmy wiele pozostałości wojennych – niewybuchy, amunicję. Wola to także rejon walk. Mając w pamięci, jak ciężko ten obszar Warszawy był doświadczony w czasie II wojny światowej, nawiązaliśmy ścisłą współpracę z Muzeum Powstania Warszawskiego, zaś bezpośredni nadzór archeologiczny podczas budowy pełni Muzeum Archeologiczne m.st. Warszawy. Pragnę do-

dać, że z każdym projektem budowlanym jest związane pewne ryzyko. Ważne, aby skutecznie nim zarządzać. Po pierwsze – dokonać oceny stanu technicznego budynków. W przypadku budowy odcinków 3+3 taka ekspertyza została wykonana w 2013 r. Dodatkowo generalni wykonawcy, zgodnie z zapisami kontraktowymi, przeprowadzili powtórny ocenę stanu technicznego budynków/budowli oraz zweryfikowali przyjęte założenia projektowe celem zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa przebywających w budynkach ludzi. Na odcinku praskim (wschodnio-północnym) wzmocniono fundamenty i ściany nośne budynku przy ul. Strzeleckiej. Po drugie – wykorzystać monitoring podczas budowy, np. w przypadku odcinka budowanego w stronę Targówka w strefie wpływu uwzględnionych zostało 111 budynków. Oprócz nich, monitoring obejmie również chodniki i ulice, wzdłuż których poprowadzone będą tunele II linii metra oraz inne obiekty znajdujące się na trasie budowy. Odczyty z poszczególnych urządzeń są na bieżąco przesyłane do centrum monitorowania i w przypadku wystąpienia zagrożenia istnieje możliwość natychmiastowej reakcji ze strony generalnego wykonawcy lub nadzorujących służb miejskich (np. wstrzymania prac). Dla każdego z punktów pomiarowych prowadzona jest bieżąca automatyczna obserwacja i wyznaczony indywidualny poziom alertu. Jego przekroczenie powo-