

ROZBUDOWA METRA W WARSZAWIE

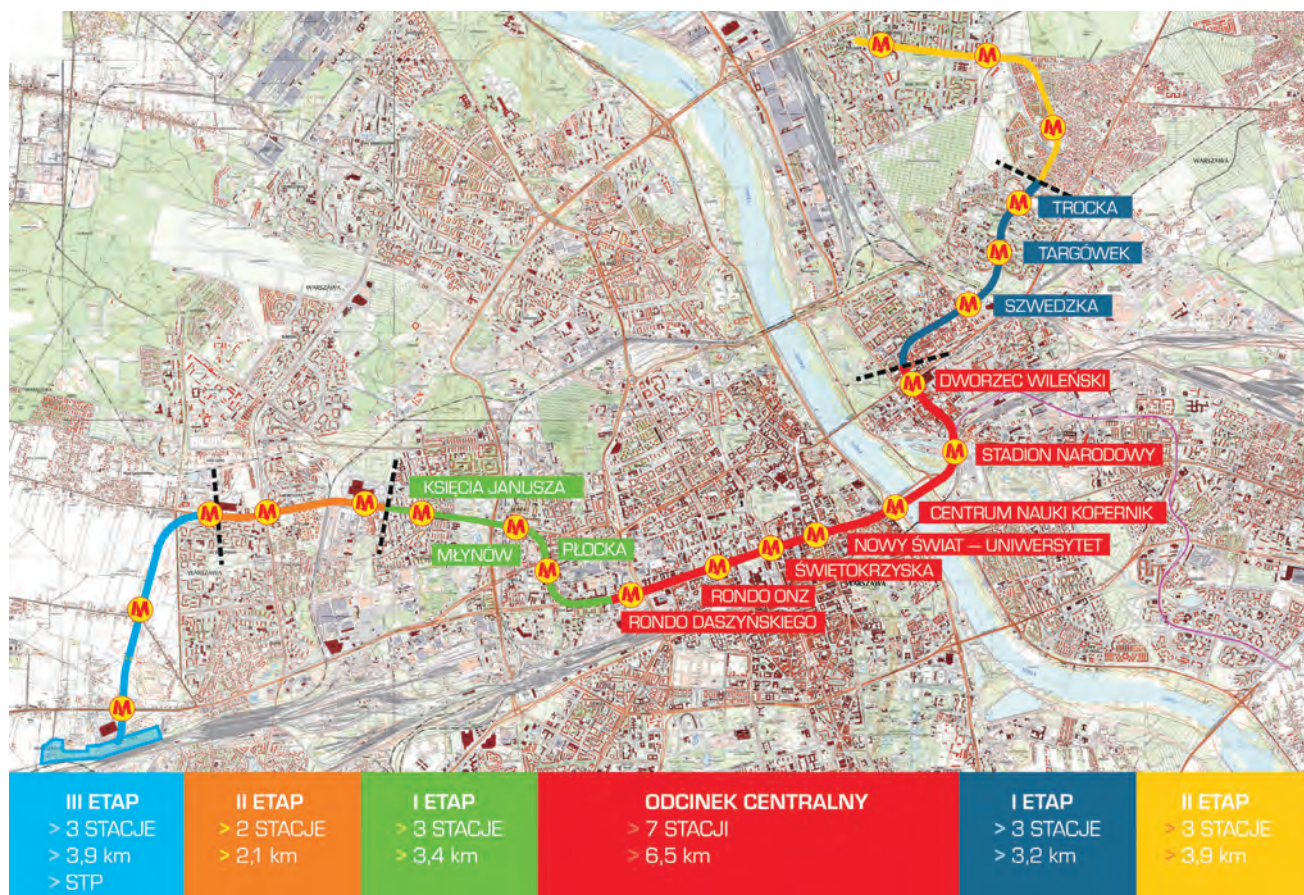
Potencjał dużego miasta drzemie w mobilności, jaką jest ono w stanie zaoferować jego użytkownikom. Wykorzystanie tego potencjału bezpośrednio wpływa na dynamikę rozwoju miasta. Dlatego w Warszawie tak ważną rolę odgrywa obecnie rozbudowa tras komunikacji miejskiej, inwestycje w nowy tabor oraz infrastrukturę.

Wraz z oddaniem do użytku w marcu 2015 roku centralnego odcinka 2. linii metra warszawskie metro zyskało 7 nowych stacji, przebiegających w osi wschód – zachód. Kluczowa dla tej inwestycji była jednak nie tylko budowa samych stacji metra w ścisłym centrum miasta. Przy tej realizacji przebudowane zostały również skrzyżowania i dobudowane przejścia podziemne, po-

wstała nowa przestrzeń handlowa, wygodne węzły przesiadkowe. Druga linia połączyła dwa brzegi miasta, co miało ogromne znaczenie dla rozwoju dzielnic znajdujących się po prawej stronie Wisły. Połączyła również obie linie metra, dając możliwość wygodnych i bezpośrednich przesiadek pomiędzy tymi trasami. To, co ważne z punktu widzenia obsługi pasażerów, było istotne również pod względem technicznym.

Wszystkie systemy zainstalowane na II linii należało podłączyć do już funkcjonującego organizmu i zapewnić ich kompatybilność.

Druga linia metra to komfortowy i bezpieczny dla pasażerów środek transportu miejskiego. Poruszają się po niej nowoczesne, jednoprzeglądowe pociągi typu Inspiro. Pociągi te posiadają wysuwaną rampę dla osób z niepełnosprawnościami, automatycznie dostosowując siłę nawiewu





do ilości osób znajdujących się w wagonie oraz posiadają system rekuperacji, czyli odzysku energii. Centralny odcinek II linii metra (siedem stacji) ma aż 80 biegów schodów ruchomych i 49 wind. Pozwala na automatyczne prowadzenie pociągu, posiada system detekcji obiektów w torowisku oraz ok. 200 kamer CCTV na każdej stacji. Wrażeń estetycznych dostarczają również ściany zatorowe zaprojektowane przez międzynarodowego artystę Wojciecha Fangora oraz Galeria Multimedialna na stacji Świętokrzyska z trzema ekranami multimedialnymi o łącznej długości około 100 metrów.

Centralny odcinek – wstęp do dalszych działań

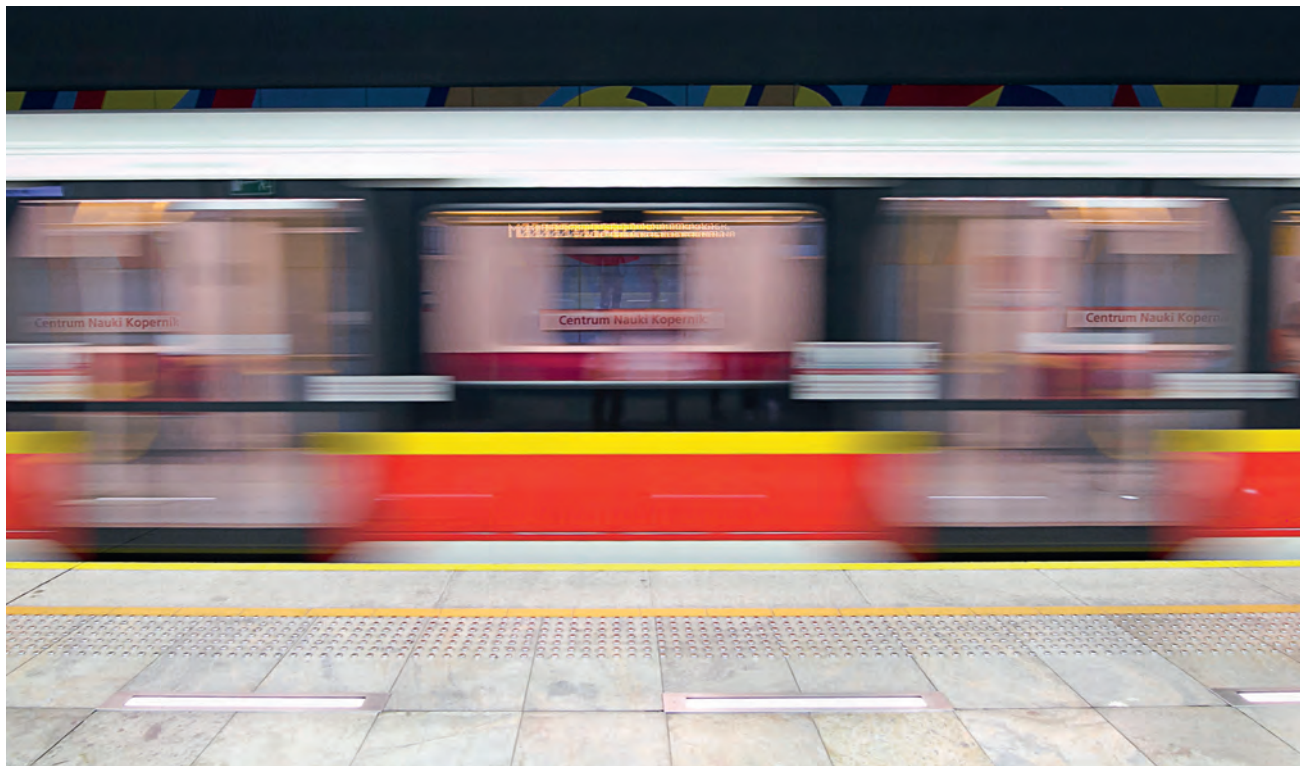
Już podczas projektowania centralnego odcinka II linii metra plano-

wano jej dalszą rozbudowę. Obie skrajne stacje zbudowane zostały w taki sposób, aby możliwe było przyłączenie do nich kolejnych odcinków bez wyłączania ruchu na już obsługiwanej trasie. Na stacji Stadion Narodowy wybudowany został z kolei trzeci peron, który w przyszłości będzie obsługiwał pasażerów III linii w stronę Gocławia. Zanim to jednak nastąpi, konieczna jest rozbudowa trasy pomiędzy planowaną stacją Bródno a stacją Połczyńska oraz budowa Stacji Techniczno-Postojowej Mory, która docelowo miałaby przejąć obsługę II linii metra.

M.st. Warszawa prowadzi obecnie dwie niezależne inwestycje, których zsumowana długość jest bliska istniejącemu siedmiokilometrowemu centralnemu odcinkowi II linii metra. Odcinek wschodnio-północny,

którego budowa rozpoczęła się jeszcze w marcu 2016 roku, liczy trzy stacje: Szwedzka, Targówek i Trocka oraz ponad 3 km podwójnego tunełu. Został on zaprojektowany od stacji Dworzec Wileński, pod ul. 11 Listopada, Strzelecką, Pratułińską. Stacja Targówek powstanie wraz z komorą rozjazdów, natomiast do stacji Trocka będzie przylegać komora torów odstawczych.

Na odcinku zachodnim umowa z wykonawcą podpisana została pod koniec września 2016 roku i również w ramach tego kontraktu budowane są trzy stacje: Płocka, Młynów i Księcia Janusza, która wraz z torami odstawczymi będzie najdłuższym, liczącym ponad 600 metrów obiektem na realizowanym właśnie odcinku. Na tym odcinku tunele zostały zaprojektowane od stacji Rondo Da-



Z metra w Warszawie korzysta ponad 700 tysięcy osób dziennie. W godzinach szczytu komunikacyjnego pociąg metra może przewieźć ok. 1500 pasażerów, a częstotliwość ruchu utrzymywana jest na poziomie 2 minut i 20 sekund.

szyńskiego, wzdłuż ul. Kasprzaka, ul. Płockiej oraz w osi ulicy Górczewskiej. Ich długość będzie wynosiła ponad 3,4 km.

Wraz z tunelami i stacjami powstaną również wentylatornie szlakowe – po trzy na każdym z odcinków. Wartość kontraktu dla odcinka wschodnio-północnego, który realizuje włoska firma Astaldi, wynosi 1,067 mld zł. Za odcinek zachodni odpowiada turecka firma Gülermak – tu wartość kontraktu wynosi 1,148 mld zł. W obu przypadkach Generalny Wykonawca ma na wykonanie prac 38 miesięcy od daty podpisania umowy.

Plan m.st. Warszawy przewiduje dokończenie budowy całej II linii wraz ze Stacją Techniczno-Postojową Mory. Przyjęte założenia i harmonogram prac zakłada, że inwestycja ta może być zakończona do 2023 r. W chwili obecnej dwie pracownie – zwycięzcy konkursu na koncepcję

architektoniczną odcinka 3+2, czyli 3 stacji w kierunku Bródna (tu linia zostanie zakończona) i 2 stacji na Bemowie, pracują nad stworzeniem projektów budowlanych. Dla kolejnego i ostatniego już odcinka, tzw. Mory+3, wysłane zostały zaproszenia do składania prac w Konkursie na wykonanie Koncepcji Architektoniczno-Budowlanej trzeciego etapu realizacji odcinka zachodniego. Termin składania prac upływa na początku maja 2017 r.

Realizacja budowy II linii metra – prace przygotowawcze, projekt, budowa oraz zakup taboru finansowany jest z budżetu m.st. Warszawy i współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. W ramach rozbudowy linii inwestycje dotyczą także bazy zlokalizowanej na Kabatach. Powstają nowe obiekty służące zapewnieniu właściwej eksploatacji. Zmodernizowano użytkowaną elektrowozownię, wybudowano obiekty magazynowe, myjnię, komorę odkurzenia. Kończy się budowa nowej hali postojowo-przeładunkowej na 14 składów.

Bezpieczeństwo i komunikacja

Budowa metra to jednak nie tylko zagadnienia związane z technologią, finansowaniem i realizacją obiektów podziemnych. To również umiejętność przekazywania informacji oso-

bom, które mieszkają w rejonie budowy lub na które wpływają wprowadzane przy tej inwestycji zmiany. Dla mieszkańca Warszawy ważna jest informacja o tym, kiedy i jak długo zamknięta będzie ulica, przy której mieszka. Jakie zaplanowano objazdy, gdzie można zaparkować samochód czy choćby informacja, z jakimi innymi utrudnieniami będzie się wiązała ta budowa. Dlatego na obu odcinkach powstały punkty informacyjne, publikowane są comiesięczne informacje na stronie internetowej oraz w mediach społecznościowych. Informowanie o przebiegu prac i planowanych zmianach pozwala rozwiązywać potencjalne konflikty, których przy tak dużej skali utrudnień nie da się uniknąć. W całym procesie współdziałania z lokalnymi społecznościami bardzo ważną rolę odgrywają burmistrzowie dzielnic, na terenie których toczy się budowa oraz wspólnoty i spółdzielnie wokół placów budowy. Za każdym razem, gdy planowane są zmiany dla mieszkańców, mogą oni liczyć na spotkania ze specjalistami, inżynierami, którzy odpowiadają na wszystkie ich pytania i wątpliwości. Na spotkaniach tych poruszane są również kwestie bezpieczeństwa i monitoringu, organizacji samego procesu budowy, technologii budowy. ■

Źródło: Metro Warszawskie Sp. z o.o.