

W WARSZAWIE TRWAJĄ przygotowania do startu czterech TBM-ów



Joanna Bień / GDMT geoinżynieria drogi mosty tunele

Centralny odcinek II linii metra w Warszawie już od niemal dwóch lat służy mieszkańcom Warszawy. Zostanie on rozbudowany o kolejne odcinki – północno-wschodni oraz zachodni. Blisko rok temu zawarto umowę na budowę pierwszego z nich. Drugi kontrakt podpisano we wrześniu 2016 r.

Obecnie obie firm wykonawcze (włoska: Astaldi S.p.A. i turecka: Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş.) prowadzą już prace ziemne. Stanowią one jednocześnie przygotowanie do startu maszyn TBM, które będą drążyć tunele metra. W przypadku pierwszego odcinka dwie maszyny wystartują latem 2017 r., a drążenie części zachodniej ruszy wiosną 2018 r.

Odcinek wschodni: przygotowania do pracy TBM

Po 10 miesiącach na wszystkich obiektach zakończyliśmy konieczne do rozpoczęcia prac budowlanych przekładki, wykonaliśmy większość ścian szczelinowych i stropów do poziomu -1. Rozpoczęliśmy również prace na poziomie -2. To bardzo dobry wynik – mówi Mateusz Witczyński, rzecznik prasowy Astaldi S.p.A.

Zgodnie z informacjami wykonawcy, na wszystkich obiektach prowadzone są prace podstropowe. Zostały one zaplanowane w ten sposób, aby w okresie wakacyjnym drążenie mogły rozpocząć dwie maszyny TBM. Na części stacyjnej obiektu przy ul. Trockiej, który posłuży jako szyb startowy, trwa już wykop podstropowy poziomu -2. Podobnie na obiekcie komory rozjazdu przed stacją C17 – przy ul. Ossowskiego, w części tej stacji położonej najbliżej szybu startowego. W przypadku części stacyjnej, oddalonej od szybu

startowego, zakończono przygotowanie stropu górnego i rozpoczęto przygotowania do wybierania gruntu spod niego – tłumaczy Mateusz Witczyński.

Wykop podstropowy został także rozpoczęty na stacji przy ul. Szwedzkiej, mimo iż jego realizacja ruszyła nieco później niż zakładano w pierwotnym planie, czyli w drugiej połowie września 2016 r. Opóźnienia związane z tym etapem inwestycji były związane z gorszym niż się spodziewano, stanem budynku przy ul. Strzeleckiej 46. W związku z tym, zanim ruszyły prace na budowie, budynek ten musiał zostać wykwaterowany i wzmocniony, tak by możliwe było rozpoczęcie prac – wyjaśnia Witczyński.

Roboty podstropowe prowadzone są także na niższych poziomach wentylarni szlakowych, które będą służyły do wymiany powietrza i umożliwią ewentualną ewakuację z tuneli szlakowych. Tutaj jednak wyjątek stanowi jeden z obiektów, na którym prace były dotychczas wstrzymane z przyczyn niezależnych od wykonawcy i zamawiającego. W przypadku wentylarni V17, położonej pomiędzy stacją C17 a C16, wykop podstropowy realizowany jest na poziomie -1. Wykonawca przygotowuje się również do rozpoczęcia wykopu podstropowego na torach odstawczych położonych na wschód od stacji Trocka. Zakończono tam realizację ścian szczelinowych i zabetonowano pierwsze działki stropu. Choć i na tym

obiekcie zaawansowanie prac jest duże, nie leży on na trasie maszyn drążących – informuje rzecznik wykonawcy.

Zachodni odcinek: prace przygotowawcze

Prace w ramach budowy odcinka zachodniego rozpoczęły się w listopadzie 2016 r. W lutym br. prowadzona była przebudowa instalacji podziemnych w okolicach przyszłych stacji: Młynów i Księcia Janusza. W podobnym czasie ruszyły roboty związane z sieciami podziemnymi (gazociągowymi, kanalizacyjnymi, elektrycznymi, teletechnicznymi). Z początkiem roku rozpoczęła się budowa stacji Płocka, a także ruszyły roboty przy ul. Wolskiej, gdzie odbywa się przebudowa komory kanalizacyjnej i sieci gazowniczej.

Na przełomie marca i kwietnia zamknięta zostanie ul. Płocka na odcinku od ul. Wolskiej do ul. Ludwiki. Związane jest to z pracami prowadzonymi w ramach realizacji stacji Płocka, dla której wykonane będą ściany szczelinowe. Przy ul. Górczewskiej rozpoczynamy przygotowania do wejścia maszyny TBM. Szyb startowy dla dwóch tarcz znajdzie się właśnie u zbiegu ulic Górczewskiej i Ciołka. Tarcza TBM zostanie uruchomiona wiosną 2018 r. – mówi Bartosz Sawicki, rzecznik prasowy firmy Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş. <

ODCINEK PÓŁNOCNO-WSCHODNI

PRZEBIEG: OD SZLAKU ZA STACJĄ DWORZEC WILEŃSKI
DO TORÓW ODSTAWCZYCH ZA STACJĄ TROCKA

długość: 3,2 km

STACJE: Szwedzka (C16), Targówek (C17), Trocka (C18)

wykonawca prac: Astaldi S.p.A.

długość tunelu toru prawego:

3135,4 m

długość tunelu toru lewego:

3155,3 m

długość stacji Szwedzka:

135,3 m

długość stacji Targówek
i komory rozjazdów:

299,0 m

3 wentylatornie szlakowe:
V16, V17, V18

3 tunele szlakowe:
D16, D17, D18

poziom główki szyny (PGS)
pod poziomem terenu

11,9 m–16,2 m (średnia 14,0 m)

długość komory demontażowej:

20,0 m

długość stacji Trocka i torów odstawczych:

450,0 m

długość tunelu toru prawego:

3481,6 m

długość stacji Księcia Janusza
i torów odstawczych:

606,1 m

długość stacji Płocka:

163,6 m

3 wentylatornie
szlakowe:
V9, V8, V7

poziom główki szyny (PGS) pod
poziomem terenu

12,3 m–18,2 m (średnia 15,2 m)

długość komory
demontażowej:

18,3 m

3 tunele szlakowe:
D9, D8, D7

długość stacji Młynów:

168,2 m

długość tunelu toru lewego:

3477,7 m

ODCINEK ZACHODNI

PRZEBIEG: ZA STACJĄ RONDO DASZYŃSKIEGO
DO TORÓW ODSTAWCZYCH ZA STACJĄ KSIĘCIA JANUSZA

długość: 3,4 km

STACJE: Księcia Janusza (C6), Młynów (C7), Płocka (C8)

wykonawca prac: Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A. Ş.