



**Magiczny
Kraków**

„Budowa metra to impuls do rozwoju miasta”

2024-12-26

O wyzwaniach związanych z przygotowaniem i budową metra oraz tym jak system podziemnego transportu wpływa na rozwój miasta z Jerzym Lejkiem, prezesem Metra Warszawskiego rozmawia Dominika Jaźwiecka.

Dominika Jaźwiecka: Co było największym wyzwaniem podczas budowy warszawskiego metra?

Jerzy Lejk: Wyzwaniem przede wszystkim jest reagowanie na sytuacje, które na bieżąco towarzyszą inwestycji. Od etapów projektowania i planowania, gdzie należy liczyć się z wyzwaniami dotyczącymi przebiegu linii i ewentualnych kolizji z istniejącą zabudową czy wpływu na budynki mieszkalne, aż po samą budowę, gdy dochodzi do nieplanowanych sytuacji, jak znaleziska archeologiczne czy radzenie sobie z warunkami geologicznymi.

Problemy przy budowie tuneli zaczynają się na długo przed rozpoczęciem prac budowlanych – są związane z inwentaryzacją podziemnych instalacji. Tu kluczowa jest współpraca z inwestorem, a także gestorami sieci. Jednak nawet dobra współpraca nie gwarantuje, że wykonawca nie natrafi na instalacje, których na żadnym planie nie ujęto.

Istotne jest oczywiście pozyskanie funduszy na tak dużą inwestycję, co wiąże się ze wsparciem ze środków unijnych i rozliczaniem całego procesu. Należy pamiętać, że budowa wiąże się też z etapowaniem i stopniowym rozwijaniem całej zaplanowanej wcześniej linii.

Jakie widzi Pan największe zagrożenia dla krakowskiej inwestycji?

Budowa metra to przedsięwzięcie wieloletnie, kapitałochłonne, skomplikowane i o multidyscyplinarnym charakterze. Wymaga rozwiązywania problemów z zakresu wielu obszarów, m.in. społecznych, technicznych, urbanistycznych, historycznych czy gospodarczych. Nie można także pomijać roli metra w systemie ochrony ludności. Złożoność problematyki powoduje, że projekty transportowe charakteryzują duże problemy z dotrzymaniem założonych na etapie planowania parametrów, takich jak termin realizacji i koszt realizacji.

Przykładowo w Warszawie, wyzwaniem dla wykonawcy było na pewno przejście maszyną drążącą pod ponad stuletnimi kamienicami zlokalizowanymi w prawobrzeżnej części miasta oraz zabezpieczenie tych budynków. Poznanie ryzyka i określenie jego wpływu na realizację projektu (przede wszystkim termin wykonania i wartość) umożliwia inwestorowi przyjęcie i wdrożenie zasad postępowania mających na celu eliminację lub ograniczenie tych zjawisk, a tym samym ograniczanie dodatkowych kosztów (bezpośrednich i pośrednich) oraz terminowe uzyskanie założonych parametrów użytkowych dla inwestycji.

Jak długo - Pana zdaniem - będzie trwała budowa, biorąc pod uwagę warszawskie doświadczenia?



**Magiczny
Kraków**

Taka inwestycja to nie tylko sama budowa. To wcześniej postępowania prowadzone na wybór koncepcji, a następnie projektu docelowego. Tylko to zajmuje kilka lat, a jest praktycznie niewidoczne dla mieszkańców. W tym czasie sprawdzany jest teren, na którym powstanie dana linia podziemnej kolei i powstają szczegółowe projekty konkretnych stacji oraz kluczowej dla takich inwestycji – stacji techniczno-postojowej. Przykładowo sama budowa w Warszawie ostatniego odcinka linii M2 składającego się z trzech stacji pasażerskich oraz nowej stacji techniczno-postojowej, zajmie około 2,5-3 lat.

Jakie były nastroje wśród mieszkańców w czasie budowy? Reakcje na rozkopane ulice, objazdy itp. I jak sobie z tym poradziliście?

Metro jest wyczekiwaną inwestycją przez mieszkańców. Niezwykle istotnym jest, aby już na etapie przygotowania inwestycji, opracować a następnie wdrożyć politykę informacyjną. Informacje o inwestycji, planowanych etapach powinny być rzetelne, dostępne z wielu źródeł i nakierowane na różne grupy odbiorców. Innego typu informacji oczekują mieszkańcy, inne zagadnienia są potrzebne dla biznesu lub dla osób planujących kupno mieszkania w danej okolicy.

Politykę informacyjną podzieliliśmy na trzy etapy – informowanie, budowanie relacji i aktywne współdziałanie. Ważny jest tu bezpośredni kontakt z ludźmi poprzez: organizację spotkań z mieszkańcami przed rozpoczęciem inwestycji; prowadzenie punktu informacyjnego w czasie budowy i organizowanie „dni otwartych” na placach budowy.

W trakcie prac ważną rolę spełnia punkt informacyjny, gdzie zainteresowani mogą zdobyć informacje o trwających aktualnie pracach i samym procesie budowy. Jest to nowoczesny pawilon z wydzielonymi strefami. Są w nim ekrany multimedialne i sala konferencyjna, w której mogą odbywać się spotkania z mieszkańcami i warsztaty dla dzieci oraz szkolenia.

To także miejsce, gdzie odwiedzający mogą uzyskać wiadomości dotyczące budowy metra. Dowiedzieć się tu można o technologii budowy, postępie prac, organizacji ruchu, monitoringu budynków i środowiska. Można też zobaczyć projekty przyszłych stacji metra oraz obejrzeć aktualne zdjęcia z placu budowy i schematy tymczasowej organizacji ruchu. Szczegółowych informacji mieszkańcom udzielają tam pracownicy wykonawcy.

Mieszkańcy najczęściej poszukują informacji o utrudnieniach w komunikacji naziemnej w czasie budowy, dlatego też wszelkie sprawy związane z ograniczeniami ruchu powinny być ogłaszane wyprzedzająco. Jednak w dzisiejszych czasach, gdy drążenie samych tuneli odbywa się przy pomocy tarcz TBM, do minimum ograniczane jest wyłączanie długich ciągów ulic.

Co metro dało Warszawie? Jak ją zmieniło?

Metro to przede wszystkim wygodny i szybki środek transportu. Pozwala mieszkańcom Warszawy sprawnie przemieszczać się na linii centrum-obrzeżne dzielnice, co oznacza przede wszystkim oszczędność czasu w dotarciu do pracy, na spotkania czy do konkretnych punktów jak chociażby bulwary nad Wisłą, Stadion Narodowy, urzędy dzielnic.

Kluczowa jest tu regularność i częstotliwość – M1 w godzinach szczytu kursuje z następstwem 2



**Magiczny
Kraków**

minuty 20 sekund. W ruchu międzyszczytowym pociągi kursują co 3-4 minuty. Każdy skład może jednorazowo przewieźć niemal 1,5 tys. pasażerów. Obecnie nie ma bardziej wydajnego środka transportu. Prędkość komunikacyjna (przejazd między stacjami wraz z wymianą pasażerów) metra to ok. 37 km/godz. Takiej prędkości nie rozwinie żaden inny środek transportu w mieście. Ale zalety można oczywiście mnożyć. Komfort oczekiwania na pociąg niezależnie od pogody, bezpieczeństwo, dostępność usług na terenach stacji i przyległych i wiele innych. To wszystko razem sprawia, że w dni robocze przewozimy ponad 750 tys. pasażerów dziennie i ta liczba z roku na rok rośnie.

Budowa metra to niejednokrotnie impuls do rozwoju miasta, zmiany charakteru danego obszaru. Niesie za sobą przebudowę ulic, które są dostosowywane do aktualnych wymogów intensywności ruchu, bezpieczeństwa, dostępności dla rowerzystów. Okolica zyskuje impuls do zmiany cywilizacyjnej, zabetonowane place i ciągi ulic są zmieniane w miejsca przyjazne przechodniom, zielone poprzez nasadzenia nowych drzew czy krzewów. Zdecydowanie budowa metra, mimo że czasochłonna, jest w dłuższej perspektywie opłacalna i miastotwórcza.