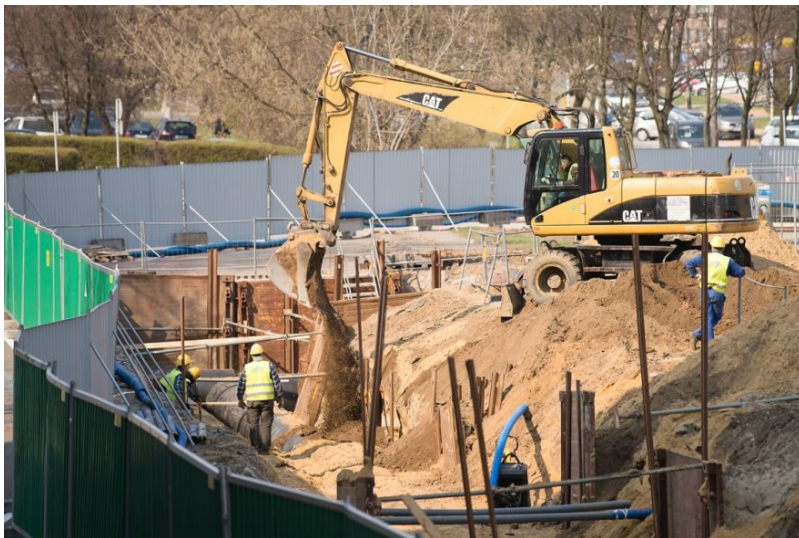


Budowa metra na Bródnie – mikrotunele i murki prowadzące

Utworzono: poniedziałek, 08, kwiecień 2019 12:09 Ilona Hałucha



Na ostatnim, północnym odcinku metra budowa rozpoczęła się na dobre. Z zamkniętych ulic zniknęła nawierzchnia, zdemontowano też niektóre elementy oświetlenia ulicznego. Najbardziej zaawansowane prace są na stacji Bródno.

Stacja C21 – Bródno, to ostatnia i jednocześnie najszersza z planowanych stacji M2. Nietypowy układ torów odstawczych sprawia, że podziemna konstrukcja będzie miała ponad 70 metrów szerokości. To tu znajdzie się także komora startowa dla maszyn drążących, dlatego korpus stacji musi być ukończony jako pierwszy.

Murki prowadzące

Choć plac budowy wydaje się być nieuporządkowany – wprawne oko dostrzeże już konstrukcję murków prowadzących w miejscu, gdzie jeszcze niedawno była ulica Kondratowicza. Murki to pierwszy etap budowy korpusu stacji. Dzięki nim możliwe jest precyzyjne głębienie ścian szczelinowych, które są najważniejszym elementem konstrukcyjnym przyszłych stacji. Samo głębienie rozpocznie się w ciągu miesiąca. Wykonawca ściąga już na plac ciężki sprzęt, pojawiły się też charakterystyczne, czerwone silosy na bentonit. Bez niego budowa ścian szczelinowych byłaby niemożliwa. Bentonit to zawiesina, która po wypełnieniu wąskiego wykopu zabezpiecza go przed osypaniem, co z kolei umożliwia montaż klatek zbrojeniowych, a potem samo betonowanie.

Najpierw mikrotunele

Budowa metra na Bródnie – mikrotunele i murki prowadzące

Utworzono: poniedziałek, 08, kwiecień 2019 12:09 Ilona Hałucha



Równoległe z budową murków i ścian szczelinowych wykonawca przekłada podziemne instalacje. Jedną z nich jest duży kolektor ściekowy, który będzie budowany metodą mikrotunelingu. Zamiast układać rury w ogromnym wykopie, specjalna głowica skrawająca będzie przeciskać się dwa piętra pod ziemią układając za sobą rury kolektora. Metoda ta przypomina nieco budowę przy użyciu tarcz TBM, jednak głowica jest mniejsza, a elementy tunelu (w tym wypadku kolektora) są układane z gotowych sekcji. Szyb startowy dla maszyny drążącej jest już gotowy, a na placu budowy widać ułożone w rzędzie obudowy kolektora.

Asfalt już zerwany

Na pozostałych dwóch stacjach: Zacisze i Kondratowicza – również toczą się intensywne prace. Widać to szczególnie na stacji Kondratowicza, gdzie zerwano już asfalt z części ulicy. Tu także rozpoczęły się już roboty przy budowie murków prowadzących.

Zakończenie w 2022 roku

Umowę na budowę tego odcinka podpisano 28 września 2018 roku. Na północno-wschodniej końcówce metra powstaną trzy stacje: „Zacisze” pod ul. Figara w pobliżu skrzyżowania z ul. Codzienną, „Kondratowicza” przy skrzyżowaniu ulicy Malborskiej L. Kondratowicza oraz „Bródno” przy skrzyżowaniu ulicy L. Kondratowicza i Rembielińskiej. Połączy je ponad cztery kilometry tuneli. Za ostatnią stacją powstanie również duża hala – z 11 torami – która będzie służyła do zawracania i postoju pociągów. Wybudowane zostaną także trzy wentylatornie. Wykonawca, konsorcjum firm Astaldi i Gulermak, na zrealizowanie projektu wartego 1 397 895 000 zł, ma 36 miesięcy.

Źródło: UM Warszawa