

# Wrocław gotowy do budowy metra

■ Jan Marek, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

26 i 27 października 2011 r. we Wrocławiu odbyła się XI Międzynarodowa Konferencja *Infrastruktura podziemna miast*. Wzięli w niej udział przedstawiciele świata naukowego, inwestorów, firm producenckich, projektowych i wykonawczych. W dyskusji i na tematy związane z infrastrukturą podziemną miast ważne miejsce zajmowały kwestie badań geotechnicznych oraz planowania urbanistycznego.



prof. dr hab. inż. Cezary Madryas



Wojciech Adamski, wiceprezydent Wrocławia



Prezydium konferencji pod czas otwarcia obrad

Celem konferencji było stworzenie forum dla wymiany doświadczeń i poddanie pod szeroką dyskusję problematyki budowy podziemnej infrastruktury komunikacyjnej i sieciowej miast z uwzględnieniem aspektów technicznych, ekonomicznych i ekologicznych. Dyskutowano o takich budowach podziemnych, jak tunele (drogowe, kolejowe oraz metro), przewody infrastruktury sieciowej, garaże i przejścia dla pieszych. Analizowano możliwości wykorzystania przestrzeni podziemnej w planowaniu i modernizacji miast. Rozbudowa, modernizacja i eksploatacja infrastruktury powinna uwzględniać wpływ tych budowli inżynierskich na środowisko przy zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju. Tematyka konferencji była szczególnie istotna wobec konieczności dostosowania podziemnej infrastruktury miast do standardów wynikających ze współczesnych wymogów cywilizacyjnych oraz z polskich zobowiązań zawartych w traktacie akcesyjnym do Unii Europejskiej.

„Wrocław kwalifikuje się do budowy metra, choćby z racji wysokiego stopnia uciążliwości komunikacyjnych, liczby mieszkańców czy – na szczęście obalonego podczas jednego ze spotkań władarzy miasta z naukowcami – mitu o niedogodnych warunkach gruntowych. Ten pogląd już przestaje funkcjonować w środowisku wrocławskich inwestorów. Wciąż jednak jeszcze pokutuje przekonanie o wyższych kosztach budowy metra, ale mam nadzieję, że i ten mit, biorąc pod uwagę korzyści społeczne, zacznie tracić na znaczeniu” – powiedział prorektor ds. rozwoju Politechniki Wrocławskiej prof. dr hab. inż. Cezary Madryas. – „Chciałbym jednak zwrócić uwagę na ważny

aspekt. Aby powstał pierwszy wykop pod linię metra, to przy obecnych uwarunkowaniach formalnoprawnych, technikach badań, np. gruntowo-wodnych, koniecznych zakresach różnego rodzaju studiów problemu, niezbędny jest co najmniej okres 10 lat. Oznacza to, że rozpoczęcie budowy metra, czy to we Wrocławiu, czy Krakowie, może mieć miejsce najwcześniej pod koniec drugiej dekady obecnego stulecia. Nie jest bowiem tak, że nazajutrz pojawiają się w mieście robotnicy z łopatomy. Rozpoczęcie prac oznacza podjęcie decyzji, których skutki widoczne będą za dekadę. Wrocławskie metro mogłoby być fosą w samym centrum miasta, nie ma tam podziemnej infrastruktury, którą trzeba by przesunąć. Bez problemu można poprowadzić metro pod wodą”.

Konferencja odbywała się pod patronatem International Tunnelling and Underground Space Association (ITA-AITES), European Forum on Underground Construction (EFUC) oraz Rektora Politechniki Wrocławskiej. W skład Komitetu Honorowego konferencji weszli: In-Mo Lee, prezydent ITA-AITES (Korea), Rolf Bielecki, prezydent EFUC (Niemcy) oraz Tadeusz Więckowski, rektor Politechniki Wrocławskiej. W skład 27-osobowego Komitetu Naukowego weszli uznani specjaliści z całego świata. Wykłady inauguracyjne konferencję wygłosili Søren Degn Eskesen (DK), wiceprezydent ITA-AITES oraz Martin Herrenknecht (D), prezydent firmy HERRENKNECHT AG.

Organizatorami konferencji byli: Instytut Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej, Polskie Stowarzyszenie Technologii Bezwykopowych oraz Podkomitet Budownictwa Podziemnego Polskiego Komitetu Geotechniki, członek ITA-AITES.

W uroczystości otwarcia uczestniczyli rektor Politechniki Wrocławskiej prof. dr hab. inż. Tadeusz Więckowski, wiceprezydent Wrocławia Wojciech Adamski oraz Jerzy Lejk, prezes zarządu spółki Metro Warszawskie Sp. z o.o. Pierwsza w Polsce, 22-kilometrowa linia metra powstała w Warszawie, na trasie wyznaczonej jeszcze w latach 20. XX w. i biegnącej wzdłuż Wisły. Korzysta z niej codziennie pół miliona pasażerów. Prace nad drugą, krzyżującą się z nią nitką, właśnie się rozpoczęły. „Trzeba uważać na »efekt Ursynowa«. Kiedy wbiliśmy tam pierwszą łopatę, wokół był pusty teren. Było to 30 lat temu. Dziś tereny te są gęsto zabudowane, a cena gruntu wzrosła z 20 do 250 USD/m<sup>2</sup>” – przestrzegali Jerzy Lejk.

W konferencji uczestniczyło ponad 200 specjalistów, którzy przyjechali do Wrocławia z Japonii, Korei, Niemiec, Włoch, Rumunii, Węgier, Grecji i Polski. Goście zwiedzili wystawę produktów firm wykonawczych i projektowych. Konferencja mogła się odbyć dzięki wsparciu sponsorów: Hobas System Polska Sp. z o.o., Herrenknecht AG, Metro Warszawskie Sp. z o.o., Infra SA, Górażdże Cement SA, KWH Pipe Sp. z o.o., Betonstal Sp. z o.o., PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna SA Oddział Elektrownia Turów, ViaCon Polska Sp. z o.o., ZPB Kaczmarek oraz Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa. W rataszu w drugim dniu konferencji odbyła się uroczysta kolacja.

ZDJĘCIA: NOWOCZESNE BUDOWNICTWO INŻYNIERYJNE

