

Przedsiębiorstwo Robót Górniczych „Metro” Sp. z o.o. - generalny wykonawca tuneli szlakowych metra i obiektów towarzyszących

Najdłuższy staż i największe doświadczenie

Rozmowa z Tomaszem Słomskim,
prezesem Zarządu P.R.G. „Metro” Sp. z o.o.

Przedsiębiorstwo Robót Górniczych „Metro” Sp. z o.o. od 21 lat jest związane z budową warszawskiego metra. Firma wybudowała ponad połowę korytarzy tunelu podziemnej kolei w stolicy. W tym roku przystąpi do przetargu o budowę kolejnego odcinka pierwszej linii. P.R.G. „Metro” oferuje od kilkunastu miesięcy nową usługę: buduje i remontuje sieci wodno-kanalizacyjne metodą mikrotunelingu oraz odkrywkową.



– Chciałabym naszą rozmowę rozpocząć od przypomnienia okoliczności, w których zaczęto planować budowę warszawskiego metra.

– Plany budowy metra pochodzą z okresu międzywojennego. Metro zaczęło budować w Warszawie na początku lat 50. Wtedy można było dowolnie planować i realizować taką inwestycję, ponieważ Warszawa była całkowicie zburzona, a w tym czasie prowadzono na szeroką skalę odbudowę stolicy.

Pierwsza linia metra, która ciągle jest w budowie, przebiega dokładnie według projektu powstałego po wojnie. Ma połączyć Ursynów z Bielaniami, biegnie więc na obszarze lewobrzeżnej części miasta, w kierunku północ-południe. Trasa metra przebiega przy średnim zagłębieniu poziomu główki szyny 10 do 15 m, przy nakładzie gruntu nad tunelami od 6 m przy stacjach do ok. 9 m w części środkowej tuneli. Najkrótszy tunel metra ma długość 240 m, najdłuższy 1350 m.

O budowie metra w Warszawie zadecydowały względy strategiczne i polityczne. Głównym powodem była potrzeba stworzenia bezpiecznej przeprawy przez Wisłę. Oprócz tego metro miało pełnić funkcję schronu dla mieszkańców Warszawy. Nie powinno nas to dziwić, wystarczy przypomnieć jakie były realia powojennej Polski...

– Większość Polaków myśląc o warszawskim metrze ma następujące skojarzenie: to inwestycja budowana „od zawsze”. Jakie jest średnie tempo drażnienia?

– Metro można budować szybciej, ale nie przy obecnych warunkach finansowania w Warszawie. Jeśli chodzi o naszą firmę jesteśmy w stanie w ciągu doby wydrażyć dwa do trzech metrów tunelu jedną tarczą niezmechanizowaną. Mając możliwość drażnienia czterema kompleksami tarczowymi jednocześnie nie ustępowalibyśmy tym wynikami wykonawcom stosującym tarczę zmechanizowaną, którzy budują podobne inwestycje na całym świecie. W każdej chwili, ale na odcinku co najmniej czterokilometrowym, jesteśmy w stanie zastosować taką technologię również w Warszawie.

– Które odcinki metra w Warszawie są wykonane przez spółkę P.R.G. „Metro”?

– Aktualnie funkcjonuje 15 odcinków metra, z których dziewięć – metodą podziemną – zrealizowało jako generalny wykonawca P.R.G. „Metro”. Jesteśmy wykonawcą 16 km tuneli oraz wielu obiektów towarzyszących, jak wentylatornie szlakowe, komory rozjazdów, przejścia podziemne i mikrotunele na odcinku stacji Wilanowska-Marymont. Stanowi to ponad 50% całej długości metra.





– Jakie prace w ramach tej inwestycji prowadzone są obecnie przez spółkę?

– Prowadzimy roboty wykończeniowe na odcinku B19, jest to odcinek między stacjami: Pl. Wilsona i Marymont, o długości 440 m. Jesteśmy na końcowym etapie uszczelniania tego tunelu, przed nami jeszcze wykonanie torowiska i wszystkich instalacji, które są niezbędne do ruchu pociągu. Dokończenie ostatniego odcinka pierwszej linii ma być współfinansowane ze środków Unii Europejskiej.

– Który z wybudowanych przez P.R.G. „Metro” odcinków był technicznie najtrudniejszy?

– Każdy z nich był w jakimś stopniu trudny. Na skrajnie trudne warunki natrafiliśmy na odcinku B19 i musieliśmy przerwać prace na cztery miesiące. Dopiero po zastosowaniu techniki wzmocniania gruntu z powierzchni, byliśmy w stanie kontynuować pracę. Oprócz tego nad tym fragmentem tunelu znajdują się kolektory kanalizacyjne, a na powierzchni biegnie komunikacja kołowa i szynowa, co dodatkowo komplikowało budowę. Jednak jak widać nie ma rzeczy niemożliwych i problemów nie do pokonania.

– Czy jest planowana budowa metra pod nurtem Wisły?

– Oczywiście. Inwestor przewiduje realizację następnych linii. Druga trasa wyznaczona jest w kierunku wschód-zachód i ma przechodzić pod dnem Wisły lub nad Wisłą, ale nie zostało to jeszcze rozstrzygnięte. Technicznie jesteśmy w stanie zrealizować tunel pod rzeką.

– Kiedy ma zostać ukończona budowa pierwszego odcinka metra?

– Jest mi trudno na to pytanie odpowiedzieć. Nie jestem w tej sprawie kompetentny. Miasto Warszawa planuje zakończenie pierwszej linii do 2007 r.

– Czy ten termin w Pańskiej ocenie jest realny?

– Raczej nie, choć bardzo chciałbym, by tak było. Im szybciej zakończy się budowę pierwszego odcinka, tym szybciej

rozpocznie się budowę drugiej linii, którą jesteśmy zainteresowani pod względem wykonawczym.

– Dlaczego prace nad budową metra trwają tak długo?

– Główną przyczyną jest sposób finansowania. Mam nadzieję, że dzięki akcesji Polski do Unii Europejskiej niebawem się to zmieni i otrzymamy fundusze przewidziane na rozbudowę sieci metra. Powinno to istotnie wpłynąć na szybkość realizacji inwestycji.

– Czy zachodni wykonawcy mogą być zainteresowani udziałem w budowie metra?

– Ze względu na sposób finansowania tego projektu, do tej pory takich nie było, natomiast z całą pewnością pojawiają się oni podczas budowy drugiej linii. Będziemy z nimi konkurować, znajdując, mam nadzieję, swoje miejsce w realizacji również i tej inwestycji.

– Mając w pamięci ostatnie ataki terrorystyczne w Europie, myślę o zamachach bombowych w Hiszpanii i Wielkiej Brytanii, trudno nie zapytać, czy warszawskie metro jest należycie zabezpieczone na wypadek podobnych zdarzeń?

– Nie ma takiego metra na świecie, które byłoby w 100% bezpieczne. Powinniśmy być świadomi, że jest to zagrożenie, którego trudno uniknąć. Zawsze będzie problem z ewakuacją ludzi z tunelu, nie mówiąc już o ofiarach. Nie da się ustrzec przed terroryzmem i to jest największa tragedia nas wszystkich. Niestety, żyjemy w strasznych czasach. Monitoring wewnątrz naszego metra na pewno nie jest gorszy od monitoringu metra w Londynie. Rzecz polega na tym, żeby uniemożliwić zamachowcowi wejście do tych miejsc.

– Porozmawiajmy jeszcze o spółce, którą Pan kieruje. Jak doszło do powstania Przedsiębiorstwa Robót Górniczych „Metro”?





– P.R.G. „Metro” zostało założone jesienią 1994 r., a działalność gospodarczą rozpoczęło w 1995 r. Firma powstała w wyniku sprywatyzowania części przedsiębiorstwa P.R.G. „Mysłowice”. Jest zarządzana przez osoby, które – podobnie jak ja – wywodzą się z górnictwa węgla kamiennego. Każdy z nas pracował w kopalni albo w firmie, która zajmowała się obsługą górnictwa. Zdobyte doświadczenia bardzo nam pomogły podczas budowy metra w Warszawie.

– Jakiego typu usługi świadczy spółka?

– Naszym głównym celem jest kontynuacja robót przy budowie metra w Warszawie. Oferujemy kompleksowe usługi związane z robotami górnictwymi, a także prace z zastosowaniem technik górniczych. Budujemy również konstrukcje żelbetonowe, duże obiekty wchodzące w skład infrastruktury kolei podziemnych wielkości stacji metra. Dwa lata temu zaczęliśmy myśleć o nowym rodzaju działalności w dziedzinie budownictwa podziemnego, który jest zbliżony do technologii drążenia metra. W ten sposób poszerzyliśmy naszą ofertę wykonywanych usług o budowę sieci kanalizacyjnych w technice mikrotunelingu.

– Ilu pracowników jest zatrudnionych w spółce P.R.G. „Metro”?

– W najlepszym okresie pracowało u nas ponad 200 osób. Obecnie spółka zatrudnia ok. 150 osób. Nasi pracownicy nieustannie podnoszą swoje kwalifikacje. Szkolenia dotyczące budowy



metra odbywają się w miejscach, gdzie powstają najnowocześniejsze odcinki kolei poziomej na świecie. Przechodzą oni również osobne kursy dotyczące robót górniczych. W tym przypadku szkolimy się sami, gdyż wszystko zapisane jest w przepisach górniczych i w prawie pracy.

– Jakim sprzętem dysponujecie?

– Nasza działalność głównie koncentrowała się na budowie metra, dlatego posiadamy kompleksy tarczowe służące do drążenia tuneli szerokogabarytowych, a ponadto maszyny budowlane, dźwigi w przedziale od 16 do 50 t, ładowarki, sprzęt górniczy oraz urządzenia do mikrotunelingu japońskiej firmy ISEKI, pracujące w średnicach w przedziale od 1 m do 3 m. Mamy zamiar kupić maszynę firmy BOHRTEC do mikrotunelingu o mniejszych średnicach.

– Co skłoniło Państwa do rozszerzenia oferty usług o mikrotunelingu, skoro na rynku przewiertów sterowanych jest ogromna konkurencja. Tworzą ją firmy, które już od kilkunastu lat działają z powodzeniem w tej branży.

– Powód jest prosty. Budowa metra w Warszawie trwa ponad 20 lat; prace budowlane kiedyś się skończą. Musieliśmy



więc szukać jakiejś alternatywy, która pozwoli dalej rozwijać spółkę oraz nie redukować zatrudnienia. Tą alternatywą okazały się roboty kanalizacyjne w technice mikrotunelingu. Zapotrzebowanie na tę usługę jest bardzo duże zarówno w Warszawie, jak i w innych miastach. Sieć kanalizacyjna w Polsce jest w złym stanie, a infrastruktura nieustannie się rozwija.

Dysponujemy specjalistycznym sprzętem w zakresie średnic zewnętrznych 300-3000 mm. Na przestrzeni trzech lat wykonaliśmy ok. 2000 m mikrotuneli. Z powodzeniem zrealizowaliśmy za pomocą tej techniki projekty w Sopocie i Ostrowie Wielkopolskim. Skończyliśmy właśnie prace przy kanalizacji pod ulicą Modlińską w Warszawie. Są to oczywiście roboty publiczne. Staramy się startować w przetargach ogłaszanych w całej Polsce.

– W zeszłym roku spółka została laureatem Medalu Europejskiego. Czym zasłużyła na to wyróżnienie?

– Medal Europejski przyznawany jest przez Business Centre Club wraz z Komitetem Integracji Europejskiej. Nagrodę w imieniu firmy odebrałem z rąk pani Danuty Hübner za osiągnięcia w dziedzinie budownictwa tunelowego. Nominowana usługa musi spełniać wymagane normy, mieć odpowiednie licencje, pa-



tenty. Istotna jest dynamika firmy, zdobyte nagrody i certyfikaty.

– Za jakiego typu prace otrzymali Państwo referencje od Zamku Królewskiego w Warszawie?

– Referencje otrzymaliśmy za zrealizowanie dla potrzeb badań archeologicznych czterech szybów badawczych, znajdujących się na terenie skarpy wschodniej Zamku Królewskiego. Dwa z nich osiągnęły głębokość 14 m.

– W zeszłym roku P.R.G. „Metro” uzyskało certyfikat zgodności Systemu Zarządzania Jakością według normy ISO 9001:2000. Taki certyfikat to dziś wymóg konieczny?

– Zawsze staraliśmy się wykonywać nasze prace rzetelnie. Świadomie wprowadziliśmy system zarządzania jakością, ponieważ konkurencja jest coraz większa, w związku z czym chcieliśmy we właściwy sposób usankcjonować fakt, że dbamy o jakość wykonywanych przez nas usług.

– Kończąc rozmowę życzymy powodzenia w przetargu na drugą linię warszawskiego metra oraz sukcesów przy jego budowaniu – aby prace nad nim trwały szybciej. Być może wkrótce powstaną projekty realizacji kolei podziemnej w innych miastach. Czas nagli...

– Za życzenia dziękuję. Jeśli wygramy ten przetarg, co będzie mogło mieć miejsce moim zdaniem najwcześniej za trzy lata, zrobimy wszystko co w naszej mocy, aby mieszkańcy Warszawy mogli jak najwcześniej cieszyć się z szybkiej komunikacji. Wtedy z miłą chęcią podejmiemy następne wyzwanie.

Rozmawiali: Mariusz Karpiński,
Anna Górecka

Zdjęcia: Rafał Błyskal, P.R.G. „Metro”

Przedsiębiorstwo Robót Górniczych „Metro” Sp. z o.o.
ul. Wólczyńska 133
01-919 Warszawa
tel.: (22) 864-57-50/51
fax: (22) 864-57-52
e-mail: info@prgmetro.pl