

Soluții tehnice originale la construcția magistralei a III-a a metroului

Paralel cu ultimele lucrări de definitivare a traseului de metrou dintre Piața Unirii și platforma industrială Pipera — pus, de dată recentă, la dispoziția populației bucureștene — constructorii au abordat execuția celei de a III-a magistrale, ale cărei funcțiuni, integrate programului de optimizare a transporturilor, vor determina noi beneficii de substanță pentru mai buna derulare a traficului în importante zone din Capitală.

Discuția purtată pe această temă cu inginerul Romulus Fornoga, președintele consiliului oamenilor muncii din întreprinderea „METROU”-București, va releva cititorilor, în cele ce urmează, o serie de date privind traseul, dispunerea stațiilor, precum și faza în care se află, la ora actuală, execuția diferitelor obiective. ●

— Viitoarea magistrală de metrou va avea o lungime de 9,04 kilometri și va fi prevăzută cu șase stații de călători și cu o parcare — a început prin a preciza interlocutorul, oferindu-ne, în continuare, o serie de alte amănunte interesante. Unul dintre capetele magistralei va fi situat la Gara de Nord — acolo unde așteptăm, în câteva zile, intrarea în exploatare a noii stații de metrou — iar celălalt, pe strada Dristor, conexiunea dintre actuala și viitoarea stație de metrou din această zonă, respectiv dintre magistralele I și III, fiind realizată printr-un pasaj pietonal. Va fi o stație cu o deschidere mare, cu un peron

central și cu accese amplasate pe strada Baba Novac și pe bulevardul Iosip Broz Tito.

Pornind de la Gara de Nord, următorul punct de oprire îl va constitui stația „Piața Victoriei-2”, situată sub nivelul stației existente, legătura dintre ele prevăzându-se a fi asigurată tot printr-un culoar pietonal care va realiza, practic, joncțiunea dintre magistralele a II-a și a III-a. Integrată construcției marelui complex rutier din această

versare a șoselei Ștefan cel Mare.

Situată la intersecția șoselei Iancului cu șoseaua Mihai Bravu, a patra stație a magistralei — „Piața Iancului” — este concepută ca o construcție cu două nivele, cu vestibule dispuse la capete, respectiv în zonele de acces de la Piața Iancului și dinspre bulevardul Gheorghe Dimitrov.

Pentru execuția stațiilor „Obor” și „Piața Muncii” a fost

Ceașescu, sîntem mobilizați pentru a finaliza întreaga lucrare la data de 23 August 1989.

— *Practic, au rămas mai puțin de doi ani pînă atunci...*

— Timpul, într-adevăr, e scurt însă considerăm că sînt și vor fi întrunite toate condițiile pentru ca angajamentul celor ce construiesc metroul să fie onorat în mod exemplar. Pe baza experienței acumulate pînă acum, lucrările de pe magistrala a III-a beneficiază de o pregătire și de o organizare mai temeinice, avînd în vedere că fiecare subantrepriză își are întocmite grafice de execuție pe cantități fizice, pe fluxuri tehnologice, pe lună, decade, zile. Urmărim cu maximă rigoare respectarea acestor programări, analizînd săptămînal, la nivelul conducerii întreprinderii, și zilnic, la punctele de lucru, modul în care sînt duse la îndeplinire sarcinile prevăzute.

Așa cum ne-a cerut secretarul general al partidului, am adoptat noi tehnologii și soluții constructive care ne permit atacarea simultană a lucrărilor de tuneluri și de stații, astfel că o serie de faze care, înainte, se succedau, vor putea fi realizate concomitent, în beneficiul reducerii termenelor de execuție, economisirii de materiale și energie, mai bune valorificări a forței de muncă.

— *În momentul de față, la*

Cornelia Simionescu

(Continuare în pag. a 2-a)

Spiritul revoluționar și noul statut al competenței

zonă, stația „Piața Victoriei-2” are executată aproape în întregime structura de rezistență, urmînd a folosi în comun cu stația în funcțiune aceleași accese. Din punct de vedere constructiv, vor fi de consemnat o serie de rezolvări aproape identice, amplasarea și dispunerea spațiilor fiind racordate aceluiași majore fluxuri de călători.

Stația „Ștefan cel Mare” — al treilea punct de oprire de pe traseu — se va afla amplasată la intersecția străzii Tunari cu strada Barbu Văcărescu, de unde converg și acelele ce conduc atît spre vestibulul stației cit și spre pasajul pietonal de subtra-

stabilită o soluție inedită, în sensul că, în cazul ambelor obiective, folosim actualele pasaje rutiere, afectînd amplasamentului stațiilor zonele ocupate de liniile și peronoanele de tramvai. În felul acesta, devine posibilă utilizarea integrală sau parțială a radielor, precum și a acoperișurilor existente, ceea ce se constituie într-o importantă contribuție la reducerea volumului și costurilor lucrărilor.

— *Care este termenul prevăzut pentru intrarea în funcțiune a magistralei a III-a?*

— Luna octombrie 1989 dar, potrivit angajamentelor asumate de constructorii metroului în fața secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae

Soluții tehnice originale la construcția magistralei a III-a a metroului

(Urmare din pag. 1)

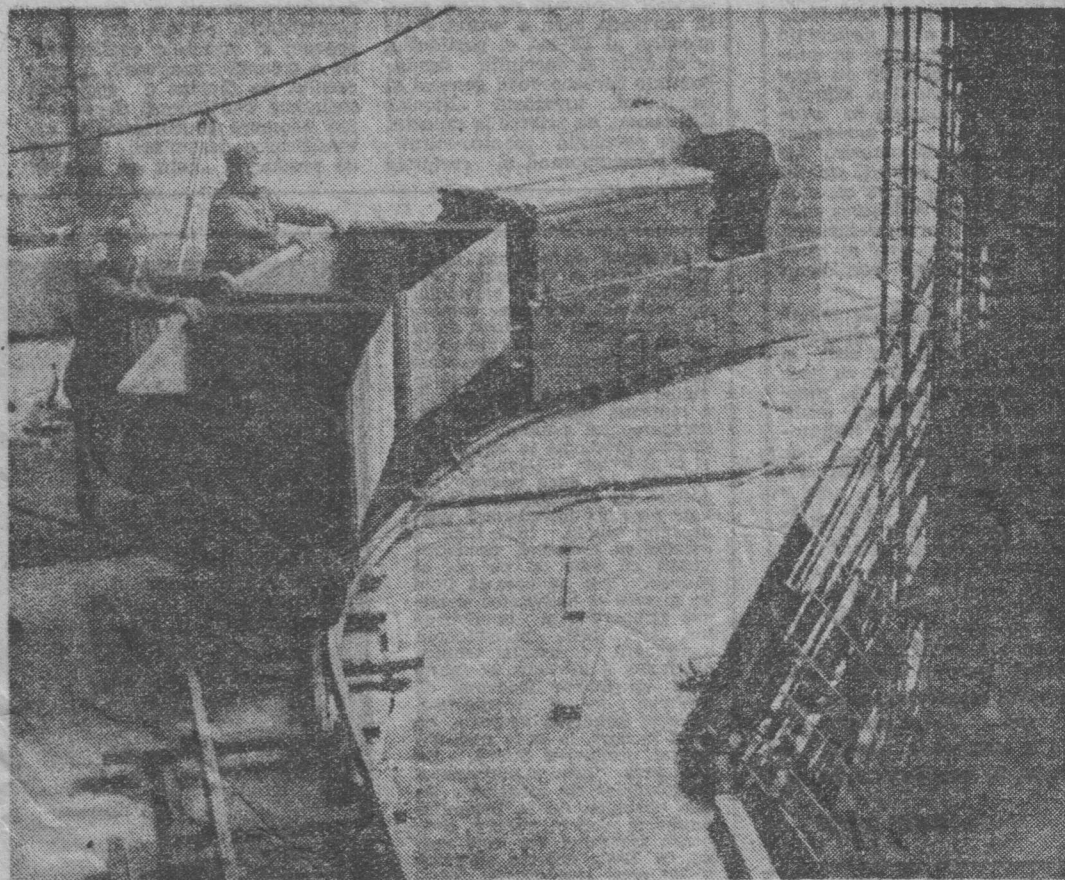
Alte dintre obiectivele viitoarei magistrale a început execuția?

— Scuturile au fost lansate la lucru în marea majoritate a punctelor prevăzute, o caracteristică importantă a magistralei a III-a constituind-o faptul că arterele subterane vor fi realizate cu aceste scuturi, excepție făcând tronsonul Gara de Nord — Piața Victoriei care va fi executat în sistemul galeriei deschise. Așadar, lucrările de metrou se vor putea desfășura fără a fi necesar să deviem sau să întrerupem traficul de la suprafață, ceea ce reprezintă un avantaj important, având în vedere că traseul magistralei a III-a străbate zone dintre cele mai intense circulate și populate.

Primele lucrări de tunel au fost începute în Piața Victoriei, respectiv, în capătul bulevardului Ilie Pînzile, unde, spre a nu fi deranjat traficul, sectorul mier nr. 2 a construit puturile de lansare în perimetrul aflat în afara carosabilului, asigurând apoi, printr-o tehnologie specială, translația și plasarea scutului pe linia viitorului traseu subteran, dintre stația „Piața Victoriei-2” și stația „Ștefan cel Mare”.

O nouă tehnologie a fost promovată și în ce privește construcția putului amplasat pe șoseaua Ștefan cel Mare, în dreptul spitalului Colentina, fiind pentru prima oară cind, dintr-un singur punct, au fost lansate la lucru patru scuturi, — două spre stația „Ștefan cel Mare” și alte două spre stația „Obor” — cu aceleași mari avantaje pe planul scurtării termenelor de execuție, al diminuării cheltuielilor de producție.

Alte două scuturi și-au început înaintarea pornind din stația „Dristor-2” spre stația „Piața Muncii”, în timp ce un alt scut, plecat din perimetrul „Granitului” — unde se prevede construcția unui parcaj pentru vagoanele de metrou — execută tunelul de legătură cu actuala stație „Republica” pentru ca, prin intermediul lui, magistralele I și II să poată folosi în comun viitorul parcaj. Traseele subterane Piața Lancului — Piața Obor și Piața Lancului — Piața Muncii vor fi executate



Putul de lansare a scuturilor din șos. Ștefan cel Mare

Foto: MIRCEA CARARAT

de scuturi lansate din amplasamentul viitoarelor stații, în prezent efectuându-se în ritmuri intense lucrările ce condiționează, deopotrivă, începerea construcției stațiilor și a tunelelor.

— În cazul traseelor de metrou recent date în folosință, scuturile au înregistrat, pe unele distanțe, recorduri de înaintare de 5—6 metri în 24 de ore... Veți menține aceste ritmuri?

— Termenul la care ne-am angajat să realizăm întreaga lucrare impune ca aceste recorduri să se transforme în media zilnică a înaintării scuturilor.

Deși structura solului — constituită tot din alternanțe de nisip prăfos imbibat cu apă și lentile de argilă — va trebui stăpinită prin măsuri foarte bine gândite și conduse, deși anticipăm o serie de greutăți, ne propunem să ajungem a depăși media de 5—6 metri în 24 ore. În prezent, se efectuează lucrări de foraje și epuismențe pe tot traseul, pentru a se asigura coborîrea pinzei freatice la cotele necesare.

As vrea să relev, în încheiere, că lucrările pregătitoare au beneficiat de o mai bună cooperare și corelare cu unitățile Con-

siliului popular municipal în ce privește devierea canalelor, rețelelor edilitare, eliberarea unor amplasamente. Ținem, de asemenea, să mulțumim unităților Ministerului Transporturilor și Telecomunicațiilor, ale Ministerului Construcțiilor Industriale, precum și tuturor celorlalți furnizori din țară care, asigurându-ne întregul necesar de utilaje, subansamble, echipamente, au creat condiții pentru ca activitatea șantierelor de pe magistrala a III-a să poată fi derulată în condiții superioare de organizare a muncii și a producției.