

SPRAWOZDANIE Z WYCIECZKI TECHNICZNEJ NABUDOWIE METRA WARSZAWSKIEGO

W dniu 2 października 2025 r. członkowie oddziału warszawskiego oraz oddziału wielkopolskiego odbyli wycieczkę techniczną na budowie warszawskiego metra. Pogoda była piękna, uczestnicy odpowiednio ubrani, głównie chodziło o obuwie ze sztywną podeszwą i zabudowanymi przodami, natomiast na miejscu otrzymaliśmy kaski i kamizelki. Po budowie oprowadzili nas przedstawiciele Metra Warszawskiego: pani Urszula Cichoń – Dyrektor ds. Realizacji Inwestycji oraz pan Piotr Szubiński – Zastępca Dyrektora ds. Realizacji Inwestycji. Mogliśmy w związku z tym uzyskać dużo technologicznych informacji, bardzo szczegółowo i ciekawie przedstawionych. Bardzo dziękujemy za tę możliwość i poświęcony nam czas.

Metro warszawskie ma dwie linie. W kwietniu 2025 r. świętowało 30 -lecie. Obecnie ma 39 stacji i prawie 42 km długości.

Ostatni fragment drugiej linii metra w Warszawie powstaje na Bemowie. Do użytku zostaną oddane trzy stacje: C3 Lazurówka przy skrzyżowaniu ulic Górczewskiej i Lazurówki, C2 Chrzanów przy skrzyżowaniu Rayskiego i Szeligowskiej i C1 Karolin. Za stacją C1 powstają podziemne tory do budowanej Stacji Techniczno-Postojowej Mory.

Według harmonogramów prace budowlane na trzech stacjach pasażerskich (Lazurówka, Chrzanów, Karolin) i na Stacji Techniczno-Postojowej - Mory będą zakończone w listopadzie 2026 r. Za rok będą zatem dodatkowo 3 stacje oraz 4 km długości.

Obejrzelśmy prace w tunelu szlakowym pomiędzy krańcową stacją Karolin na Bemowie, a STP Mory. Tunel ma długość 392 metrów i został zaprojektowany częściowo w wykopie otwartym, a częściowo metodą podstropową. Na odcinku wyjazdowym powstaje dodatkowo stalowa konstrukcja wsporcza. Zaplanowano tam cztery tory, każdy o długości około 374 m. Tory są mocowane na betonowej płycie torowej z zastosowaniem rozwiązań zapewniających redukcję drgań i hałasu.

Zamontowane są konstrukcje kablowe na ścianach tunelu, a także prowadzone prace przy zadaszeniu wyjazdu z tunelu. Drażenie tuneli zakończono w maju 2024 r. Pracowały przy drażeniu dwie tarcze TBM, nazwane "Anna" i "Krystyna". Obecnie prowadzone są prace wykończeniowe i instalacyjne, m.in. uszczelnianie tuneli, montaż urządzeń elektrycznych i budowa łączników tunelowych. To przejścia bezpieczeństwa, które w razie zagrożenia pozwalają ewakuować pasażerów z jednego tunelu do drugiego.

Obejrzelśmy w budowie drugie zaplecze techniczne metra czyli Stację Techniczno-Postojową Mory. Kompleks o powierzchni prawie 30 ha będzie pełnił kluczową rolę w utrzymaniu II linii metra, przejmując część funkcji dotychczas zlokalizowanych na STP Kabaty.

Na STP obejrzelśmy budowę kilku obiektów.

W Hali taboru pomocniczego będą mieć bazę lokomotywy spalinowe, drezyny i specjalistyczne pojazdy – m.in. mierzące geometrię torów czy służące do transportu ciężkich elementów podczas prac serwisowych. Hala ma 9 torów i jest wyposażona w dwie suwnice do obsługi ciężkiego sprzętu. Poza częścią techniczną w hali będzie zaplecze biurowe i administracyjne dla pracowników metra.

Centralnym obiektem STP jest mała elektrowozownia – hala wielkości stacji metra. Znajduje się tu 14 torów postojowych, w tym 12 kanałów przeglądowych i 2 tory przeznaczone do sprzątkowania i odkurzania pociągów podczas nocnych przerw eksploatacyjnych.

Tu składy będą przechodzić przeglądy techniczne niższego rzędu, wykonywane średnio co 2–3 miesiące. Na II linii kursują obecnie dwa typy pojazdów – Siemens Inspiro i Škoda Varsovia i będą przechodziły przeglądy na STP Mory.

Bardzo ciekawym obiektem jest myjnia i komory odkurzania dla zapewnienia taboru w czystości. W wielopoziomowym obiekcie:

- na najwyższym poziomie wymieniane będą filtry wentylacyjne i klimatyzacyjne,
- na środkowym serwisowane systemy drzwiowe (regulacja i smarowanie prowadnic),
- na najniższym czyszczone będzie podwozie i układy techniczne sprężonym powietrzem.

Komora odkurzania wyposażona jest w centralny odkurzacz z siecią przyłączy wzdłuż torów. W tunelach metra w filtrach odkłada się specyficzny pył – mieszanka kurzu i opiłków metali powstających w układzie koło–szyna. Regularne czyszczenie ma więc kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa i niezawodności. Obok działać będzie zautomatyzowana myjnia pociągów. Dwa portale przesuwają się wzdłuż składu, myjąc i susząc pojazd. Myjnia pracuje w systemie zamkniętym co jest ważne ekologicznie, 80% wody jest odzyskiwane i ponownie wykorzystywane, a tylko końcowe płukanie wymaga dopływu świeżej wody. Obiekt ma także własną oczyszczalnię ścieków.

Na terenie STP Mory trzeba ułożyć ok. 20 km torów i zainstalować ok. 20 rozjazdów, co już teraz robi wrażenie jak wielki jest to zagospodarowany obszar.

Najwyższym budynkiem na terenie bazy jest nastawnia, czyli centrum sterowania układem torowym i manewrami. Teren STP jest zlokalizowany pomiędzy Instytutem Wysokich Napięć a linią kolejową. Mogliśmy podziwiać piękny widok na cały teren stacji.

Członkowie Stowarzyszenia Kosztorysantów Budowlanych jeszcze raz serdecznie dziękują za możliwość obejrzenia konstrukcji, która w czasie eksploatacji jest niewidoczna.

Korzystano z informacji na www.metro.waw.pl

Opracowanie: Balbina Kacprzyk

Zdjęcia: Balbina Kacprzyk, Ryszard Równicki









