

Wbicie pierwszego pała

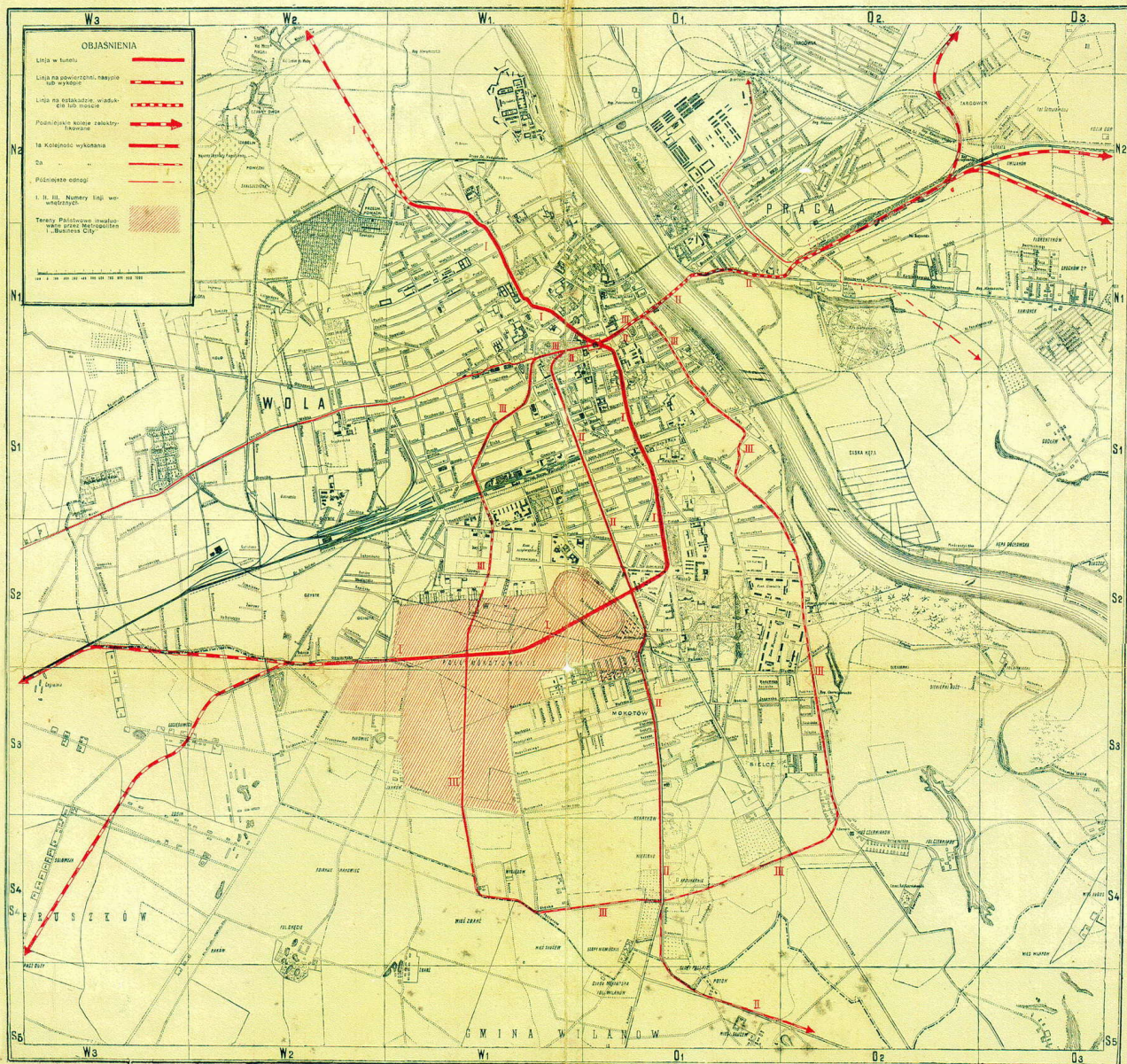
Czy ursynowanie wyobrażają sobie naszą dzielnicę bez metra? Dzisiejsze metro w Warszawie to jeden z najważniejszych elementów komunikacji zbiorowej stolicy. Przypomnijmy sobie jak budowano metro. 15 kwietnia 1983 roku rozpoczęto budowę.

Krótką historia budowy pierwszej linii metra (część pierwsza)

Pierwsze plany budowy metra w Warszawie powstały w latach dwudziestych ubiegłego wieku. Projekt zakładał budowę dwóch krzyżujących się linii: pierwszej, na najbardziej obciążonym kierunku północ – południe, która biegłaby od Pl. Unii Lubelskiej na Muranów i drugiej, na osi wschód – zachód, łączącej Wolę z Pragą. W roku 1927 wykonano wiercenia geologiczne, a następnie opracowano projekt przejścia tunelu metra podbudowanym właśnie tunelem średnicowym PKP oraz połączenia stacji metra z Dworcem Głównym. Rozpoczęto również rozmowy z przedstawicielami zachodnich konsorcjów na temat ich udziału finansowego w planowanej budowie, gdyż miasto nie byłoby w stanie samodzielnie udźwignąć takiej inwestycji. Kryzys gospodarczy na początku lat 30 – tych zahamował te działania. Do prac studialnych nad projektem metra powrócono w roku 1938 Prezydent Starzyński powołał Biuro Studiów Kolei Podziemnej, które przystąpiło do aktualizowania planów sprzed kilku lat. Powstał projekt sieci o łącznej długości 46 km, która miałaby być zrealizowana etapami w ciągu 35 lat. Przyjęto założenie, że linia metra przebiegałaby pod ziemią oraz na i nad powierzchnią, w zależności od warunków terenowych.

Plan Metropoliteny Warszawskiej

projektowany według zasad racjonalnej organizacji



Do września 1939 roku opracowano ogólne plany i profile dwóch linii metra, plany skrzyżowań tunelu z siecią wodociągową i kanalizacyjną, wykonano wstępne obliczenia konstrukcji tunelu i skrajni taboru oraz wstępne kosztorysy budowy. Większość tych materiałów zaginęła podczas Powstania Warszawskiego. Wojna zniszczyła 80 % zabudowy stolicy. Nie przekreśliło to jednak koncepcji komunikacji podziemnej.

Już w 1945 roku powstał pierwszy projekt sieci szybkiej kolei miejskiej, która łączyłaby północne i południowe dzielnice peryferyjne /Młociny i Służew/ z centrum Warszawy, a na osi wschód – zachód biegłaby z Woli, przez Śródmieście, do Gocławia i Wawra. Jej łączna długość miała wynosić 64 km, z czego 26 km w płytowym tunelu. Do końca lat 40. trwały prace nad szczegółami projektu.

W 1950 roku rząd podjął decyzję o budowie metra głębokiego. Powołane wówczas Państwowe Przedsiębiorstwo „Metroprojekt” opracowało plan sieci metra (po lewobrzeżnej stronie Warszawy), zakładający powstanie linii: na osi północ – południe i na kierunku wschód – zachód. Względy militarne i geopolityka okazały się ważniejsze od potrzeb komunikacyjnych miasta: w pierwszej kolejności rozpoczęto drążenie tunelu przechodzącego na dużej głębokości pod dnem Wisły. Szerokość tunelu miała umożliwić przejazd wagonów kolejowych. Budowę przerwano po ok. 3 latach (w 1953 roku) – okazała się zbyt trudna i przede wszystkim za kosztowna. Główny Urząd Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk wstrzymuje wszelkie publikacje na temat budowy metra.

Chwilową nadzieję na powrót do idei metra przyniósł dopiero boom inwestycyjny lat 70 – tych. „Odkurzono” stare projekty metra płytowego, opracowano założenia techniczno-ekonomiczne. Niestety – lobby samochodowe i drogowe okazały się silniejsze i dla metra nie starczyło już pieniędzy. Na początku lat 80 – tych stwierdzono, że indywidualna motoryzacja i nawet intensywna rozbudowa układu drogowego nie rozwiążą problemów transportowych Warszawy. Uzasadniano potrzebę intensywnego rozwoju komunikacji zbiorowej, w tym budowy metra.

W styczniu 1982 roku Wojciech Jaruzelski ogłosił w Sejmie podjęcie decyzji o rozpoczęciu w następnym roku budowy I linii metra w Warszawie.

Kilkudziesięcioletnią historię starań o metro w Warszawie zamyka data 15 kwietnia 1983 roku – symboliczny dzień wbicia

pierwszego pała obudowy wykopu.

Mimo „urzędowego” i spontanicznego poparcia początki budowy nie były łatwe. Budowniczości dysponowali uchwałą Rządu stanowiącą w rzeczywistości zbiór pobożnych życzeń. Wymienieni w uchwale ministrowie nie dysponowali w praktyce ani wykonawstwem, ani sprzętem, ani materiałami. Pole działania ograniczać się musiało do rynku krajowego i krajów RWPg. Królowała gospodarka wymienna. Determinacja i upór projektantów oraz inwestora przyniosły rezultat powszechnie oceniany pozytywnie przez przedstawicieli krajowych środowisk transportowych, jak i specjalistów zagranicznych. W pełni opanowano i dostosowano do warszawskich warunków gruntowych metody zabezpieczania ścian wykopów za pomocą tzw. ścianki berlińskiej, modyfikując w miarę postępu budowy technologię wbijania i wyciągania pali. Opanowano technologię budowy ścianek szczelinowych, pełniących początkowo funkcje jedynie ścian osłonowych, później ścian konstrukcyjnych. Odrębną dziedziną było wdrożenie pełnej technologii kotwi iniekcyjnych, które zastępowały rozpory ścian wykopu. Właściwie można stwierdzić, że było to pierwsze w kraju masowe zastosowanie tego typu elementów. Technologia zmieniła się od prostych drutowych o stosunkowo małej nośności aż do splotowych o większej wytrzymałości i trwałości. Również dużymi osiągnięciami może się pochwalić myśl inżynierska w zakresie wyposażenia metra. Wymagania polskie były często znacznie ostrzejsze niż w innych krajach RWPg. Dlatego też konieczne było wdrożenie zupełnych nowości w naszym przemyśle: transformatorów trakcyjnych suchych (bezolejowych), kabli w powłokach niepalnych, nowych typów rozdzielnic, wyłączników szybkich prądu stałego dla dużych prądów znamionowych, nowoczesnych elementów sterowania ruchem pociągów. To były dokonania w warunkach bardzo ograniczonych możliwości surowcowych, maszynowych i płatniczych, jakie istniały w latach osiemdziesiątych. Trzeba podkreślić, że te inicjatywy spotykały się z pełnym zrozumieniem fabryk, projektantów i instytutów naukowych, bez którego uzyskane rezultaty byłyby

niemożliwe.

Zanim nastąpiły zasadnicze zmiany w ustroju politycznym i społecznym w naszym kraju, budowa metra musiała przeżyć okres wyjątkowo trudny. Jako inwestycja centralna znalazła się w grupie wydatków, wśród których poszukiwano największych rezerw finansowych dla ratowania zachwianego budżetu państwa. Z kolei jako przedsięwzięcie długotrwałe i nie przynoszące w przyszłości efektów produkcyjnych, nie mogło liczyć na wielu obrońców. W rezultacie od 1985 roku roczne kwoty w budżecie państwowym zaczęły znacznie odbiegać od pierwotnych harmonogramów finansowych. Już w 1985 roku ogłoszono oficjalnie przedłużenie cyklu budowy I linii o 2 lata, a pierwszego odcinka o rok. W dalszych latach, zmniejszając nakłady w stosunku do pierwotnych założeń, już nie uważano za stosowne dokumentować konsekwencji terminowych jakie to za sobą pociągało. Jednocześnie pogłębiały się kłopoty z zaopatrzeniem zarówno na rynku krajowym jak i RWPG. Budżet centralny przewidywał na budowę niewystarczające środki, które zresztą były przekazywane nieregularnie i z opóźnieniem. Generalna Dyrekcja Budowy Metra była coraz bardziej zadłużona u wykonawców. Wobec braku perspektyw finansowania podjęte zostały decyzje o zatrzymaniu budowy na północ od ul. Nowowiejskiej i koncentracji środków na ukończeniu I odcinka Kabaty – Politechnika. Pociągnęło to za sobą korektę umów z przedsiębiorstwami, zamrożenie placów budowy, reorganizację Generalnej Dyrekcji Budowy Metra polegającą m.in. na zwolnieniu ponad 100 osób. Stało się rzeczą oczywistą, że termin oddania do ruchu całej linii metra będzie znacznie odsunięty w czasie.

Zmiany gospodarcze i społeczne uzdrowiły jednakże stosunki na rynku budowlanym. Zwiększyła się podaż wykonawców, można było prowadzić selekcję firm, odsunięto kontrahentów mniej solidnych pod względem technologicznym i finansowym, nadano właściwą rolę pojęciu generalnego wykonawcy. Przerzucono na wykonawcę całą problematykę zaopatrzenia materiałowego i

sprzętowego. Jednocześnie uzyskano dostęp do najnowocześniejszych technologii światowych. Wprowadzono systemy, które były dotychczas niedostępne na rynku RWPG, a niezbędne lub pożądane w eksploatacji. Wymienić tu należy system sygnalizacji pożarowej, system radiołączności, system sterowania urządzeniami energetycznymi i sanitarnymi, system łączności przewodowej, system telewizji przemysłowej i nagłośnienia. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy rządami PRL i ZSRR przekazana linia metra miała być wyposażona w tabor produkcji radzieckiej. Niezbędne dla obsługi pierwszego odcinka metra 90 wagonów, miało stać się darem dla Warszawy.

Z tej liczby 10 sztuk dostarczono na przełomie 1989/1990, a dalsza część podarunku została anulowana gdy rozpadł się Związek Radziecki.

W tej sytuacji podjęto energiczne starania o zakup taboru, rozpisując przetarg wśród producentów krajowych i zagranicznych. Uzyskano kilkanaście ofert, ale ostateczną decyzję zakupu 32 wagonów w Sankt Petersburgu podjęły władze miejskie z uwagi na fakt, że jedynie ten producent zobowiązał się dostarczyć wagony w czasie umożliwiającym terminowe uruchomienie pierwszego odcinka oraz w cenie odpowiadającej możliwościom płatniczym miasta (Rząd odmówił dotowania zakupu taboru z budżetu centralnego). Wagony dostarczone do Warszawy w 1994 roku różniły się od seryjnych wagonów zastosowaniem części niepalnych i nietoksycznych (zgodnie z wymogami Polskiej Normy dla taboru kolejowego) oraz wykonaniem dokładnie kontrolowanym w stadiach międzyoperacyjnych przez polski dozór kolejowy. W rezultacie zakupiono tabor prostszy pod względem technicznym, stojący w tyle za współczesnymi rozwiązaniami światowymi, który jednakże był w pełni sprawny i dostosowany do warszawskich wymogów przewozowych oraz spełniał obowiązujące wymogi bezpieczeństwa.

Przystosowania do eksploatacji metra rozpoczęły się wkrótce po rozpoczęciu budowy. Wobec braku polskich doświadczeń zbierano materiały z innych przedsiębiorstw komunikacji miejskiej,

literaturę zagraniczną oraz organizowano szkolenia, głównie w Leningradzie, Budapeszcie i Pradze. Biorąc pod uwagę ówczesną sytuację na warszawskim rynku pracy, zdecydowano się zorganizować, dla potrzeb metra, szkolenia od podstaw, uruchamiając w technikach i liceach zawodowych oddzielne klasy o specjalnościach związanych z metrem. Nawiązano również kontakty z wyższymi uczelniami. W sumie w latach 1985 – 1990 klasy „metrowskie” powstały w pięciu stołecznych zespołach szkół zawodowych, z których najważniejszym było Technikum Kolejowe, gdzie kształcono przyszłych maszynistów i pracowników obsługujących systemy zabezpieczenia ruchu pociągów. Niestety ta dobrze zorganizowana akcja nie przyniosła spodziewanych rezultatów. Opóźnienie uruchomienia metra o 4 lata spowodowało konieczność rozwiązania całego systemu szkolenia. Kompletowane załogi nastąpiło w końcu drogą powszechnego werbunku. Metro stanowiło swoisty magnes i przez wiele tygodni korytarze biurowca były obleżone przez kandydatów chętnych do podjęcia pracy. Przyjęto zasadę przyjmowania w pierwszej kolejności młodzieży, a wśród niej absolwentów szkół o specjalnościach przydatnych w metrze.

Pod koniec 1994 roku I odcinek metra był przygotowany do rozpoczęcia eksploatacji. W tym czasie pociągi rozpoczęły kursowanie wg normalnego rozkładu tyle tylko, że nie woziły pasażerów. Nowe przepisy dotyczące wydawania zgody na rozpoczęcie eksploatacji obiektów wynikające ze znowelizowanej ustawy „Prawo budowlane” (obowiązującej od 1 stycznia 1995 roku), reorganizacja służb nadzoru budowlanego oraz zalecenia niektórych państwowych służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo spowodowały konieczność wykonania dodatkowych prac na pierwszym odcinku przed jego uruchomieniem i rozpoczęciem obsługi pasażerów. Niewątpliwie miały na to wpływ wypadki pożarów i aktów terrorystycznych na liniach metra w kilku miastach na świecie.

W rezultacie, pierwszy „oficjalny” pociąg wyruszył na gotowy odcinek metra 7 kwietnia 1995 roku.

W dniu 17 czerwca 1996 roku Rada Miasta Stołecznego Warszawy podjęła uchwałę w sprawie kontynuacji budowy I linii metra warszawskiego na odcinku od stacji A-13 "Centrum" do stacji A-23 „Młociny”, natomiast Zarząd Miasta Stołecznego Warszawy w dniu 8 października 1996 roku podjął uchwałę w sprawie zatwierdzenia harmonogramu budowy I linii metra warszawskiego na odcinku od stacji A-13 "Centrum" do stacji A-23 „Młociny”. W rok później, 27 października 1997 roku Rada m. st. Warszawy zatwierdziła wieloletni plan inwestycyjny m. st. Warszawy opracowany na lata 1997 – 2001. W planie tym uwzględniono odpowiednią wysokość nakładów finansowych na poszczególne lata. W źródłach finansowania budowy metra przewidywano udział budżetu państwa. Ponieważ, w ostatnich latach zaangażowanie państwa w finansowanie budowy metra w sposób znaczący maleje, trudno przewidzieć, jak wysokie środki będzie przeznaczał rząd na cele inwestycyjne w Warszawie w latach następnych. Dramatyczna sytuacja w zakresie finansowania budowy I linii metra w Warszawie, po zmniejszeniu dotacji z budżetu państwa uniemożliwia zachowanie rytmiczności budowy, uzyskania optymalizacji inwestycji oraz powoduje, że dotrzymanie terminów realizacji poszczególnych odcinków metra staje się niemożliwe.

Odcinek metra na północ od stacji A13 „Centrum” do stacji A15 „Ratusz”, projektowany był na podstawie doświadczeń zebranych podczas budowy i eksploatacji uruchomionej już linii. Zmiana metod budowy na nowocześniejsze, dostęp do nowych technik i technologii spowodowały, że budowa metra na północ od stacji A13 „Centrum” była tańsza od poprzednio wybudowanego odcinka metra. Stacje metra zostały skrócone z około 300 m długości do 156 m, zachowując przy tym wszystkie wymagane dla nich funkcje użytkowe i technologiczne. Wykonawcy budowy stacji „Świętokrzyska” i „Ratusz” wyłonieni zostają w drodze przetargów. Do eksploatacji wchodzi nowe wagony metra firmy Alstom.

Do końca lat 90-tych trasa podziemnej kolejki miała już 12,5

kilometra i powiększyła się o nowootwartą stację Centrum. Mimo, że następne stacje ruszyły po 2000 roku, metro, jako nowoczesny, komfortowy, bezpieczny i najszybszy środek komunikacji miał coraz więcej pasażerów.

11 maja 2001 roku do eksploatowanego odcinka metra włączone zostały stacje Świętokrzyska i Ratusz Arsenał, a pod koniec 2003 roku stacja Dworzec Gdański. W kwietniu 2005 trasa podziemnej kolejki wydłużona została do prawie 18 kilometrów, za sprawą oddania stacji Plac Wilsona. Półtora roku później otwarto kolejną stację – Marymont.

W 2006 roku Metro Warszawskie zakończyło przygotowania do realizacji inwestycji budowy metra na terenie dzielnicy Bielany, znajdującej się w północno-zachodniej części Warszawy. Inwestycja budowy linii metra na odcinku „bielańskim” podzielona była na trzy etapy, dla których prowadzone były osobne postępowania przetargowe. Pierwszy z nich obejmował budowę tuneli szlakowych B20 pomiędzy stacją A19 Marymont a stacją A20 Słodowiec oraz samej stacji A20 Słodowiec. Drugi etap to budowa tuneli B21 i B22 prowadzących do stacji A21 Stare Bielany i A22 Wawrzyszew oraz obu stacji. Ostatni, to tunel szlakowy B23 do stacji Młociny, stacja A23 Młociny i węzeł komunikacyjny o tej samej nazwie.

W 2008 roku Metro Warszawskie Sp. z o.o. zakończyło budowę oraz oddało do użytku pasażerskiego cztery stacje metra w północnej części Warszawy na terenie dzielnicy Bielany. 23 kwietnia 2008 roku do ruchu pasażerskiego została włączona stacja Słodowiec, natomiast 25 października nastąpiło otwarcie trzech kolejnych stacji: Stare Bielany, Wawrzyszew i Młociny oraz węzła komunikacyjnego „Młociny”. Tym samym zakończona została budowa pierwszej linii metra.

Otwarcie czterech stacji w północnej części Warszawy wydłużyło trasę pierwszej linii metra prawie do 23 kilometrów, oraz zwiększyło liczbę stacji do 21.

Budowa „bielańskiego odcinka” metra była dofinansowana z funduszy Unii Europejskiej w wysokości nie przekraczającej 50% całkowitych wydatków kwalifikowanych projektu w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006.



źródło: ZTM Warszawa