

WARSZAWA ZACHODNIA

NAGRODY TYTAN 2025

Build on us



Kategoria: Geoinżynieria

Nominacja: Soletanche Polska Sp. z o.o.



SOLETANCHE POLSKA





O nas

Soletanche to **światowy lider w geotechnice i fundamentowaniu**, działający w 60 krajach poprzez siatkę 80 jednostek zależnych i filii. Należy do **grupy Soletanche Freyssinet (Grupa VINCI)**, obecnej w 100 krajach na świecie. W Polsce Soletanche prowadzi działalność od 1996 roku.

Firma oferuje skuteczne i innowacyjne rozwiązania budowlane dla klientów publicznych i prywatnych, związane z realizacją **głębokich fundamentów, konstrukcji oporowych, przepon wodoszczelnych oraz robót zbrojeniowych i budowlanych dla wszystkich rodzajów projektów.**

Soletanche Polska działa jako generalny wykonawca oraz podwykonawca specjalistyczny w pracach związanych z **projektowaniem, budową, odnową i konserwacją metra, tuneli, budynków, parkingów, obiektów hydrotechnicznych, energetycznych i przemysłowych itp.**

Kluczowe projekty zrealizowane przez firmę w ostatnim czasie:

- Kompleks biurowo-hotelowy Upper One | Warszawa
- Muzeum Getta Warszawskiego | Warszawa
- Centrum Naukowo-Dydaktycznego i Ćwiczeń Kadawerowych, Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny im. prof. Adama Grucy CMKP w Otwocku k. Warszawy
- Stacja drugiej linii metra C1 Karolin oraz Stacja Techniczno-Postojowa Karolin | Warszawa
- Komora "RETKINIA" – tunel Kolei Dużych Prędkości | Łódź
- Przystanek Łódź Śródmieście – Tunel Średnicowy | Łódź



Zrównoważony rozwój

Firma aktywnie realizuje politykę prośrodowiskową, uczestnicząc w projektach mających na celu tworzenie lub udoskonalanie infrastruktury komunikacyjnej, a także realizowanie obiektów przyjaznych dla środowiska lub redukujących antropopresję, angażując w tym celu innowacyjne technologie, doskonaląc projekty i optymalizując procesy produkcyjne. **Dążeniem firmy jest również, aby jej działalność była możliwie niskoemisyjna, a zużycie zasobów zrationalizowane.** Do przykładów takich działań należą m.in.:

- **stosowanie betonów niskoemisyjnych**, wpisujących się w ramy strategii Exegy Soletanche Bachy,
- **dobór zawieszin stabilizujących** do ściany szczelinowej adekwatnych do warunków gruntowych, w tym zawieszin polimerowych,
- **wprowadzenie wirówki dekantacyjnej** jako narzędzia utylizacji zawieszin in situ,
- **prace badawcze w zakresie recyklingu zaczynu cementowego** w technologii jet-grouting,
- **usprawnienie w gospodarowaniu urobkiem** poprzez wiązanie nadmiaru wody superabsorbentami,
- **realizacja barier przeciwfiltracyjnych trencherem** w strefach skażeń wód podziemnych w ramach robót remediacyjnych,
- **optymalizacja sposobu magazynowania płynów eksploatacyjnych do maszyn**, np. wprowadzenie pojemników zbiorczych na AdBlue,
- **cyfryzacja raportowania** w gospodarowaniu odpadami i obliczaniu śladu węglowego.



STACJA WARSZAWA ZACHODNIA

Zgłoszenie do Nagrody TYTAN 2025

Soletanche Polska zaprojektowało i wykonało fundamenty oraz podziemną obudowę dla całego obiektu. Mowa tu nie tylko o peronach, kładce dla pieszych, hali dworcowo-usługowej i przejściu podziemnym, ale także o tunelu tramwajowym na poziomie -2.

Inwestor: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. | Tramwaje Warszawskie Sp. z o.o.

Generalny Wykonawca: Budimex S.A.

Prace fundamentowe: Soletanche Polska Sp. z o.o.

Stacja Warszawa Zachodnia przechodzi największą przebudowę w swojej historii. Modernizacja jednej z kluczowych stacji kolejowych w Polsce ma usprawnić ruch pasażerski, zwiększyć komfort podróży oraz poprawić połączenia między różnymi środkami transportu. Nowoczesne perony, rozbudowana hala dworcowa i lepsza infrastruktura komunikacyjna to tylko część zmian, które czekają podróżnych.

Zastosowane technologie fundamentowe: ściany szczelinowe, barety, przesłony poziome w technologii jet-grouting, przesłony pionowe w technologii slurry wall, kolumny DSM, pale CFA, tymczasowe rozpory stalowe, kotwy gruntowe.

STACJA WARSZAWA ZACHODNIA LUTY 2021

Build on us



STACJA WARSZAWA ZACHODNIA KWIECIEŃ 2025



ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

ŚCIANY SZCZELINOWE

- Zrealizowane w grubościach: 60 cm, 80 cm i 100 cm.
- Obejmują wszystkie ściany zewnętrzne przejścia podziemnego -1 oraz tunelu tramwajowego -2 segmentów 2-7,
- Zabezpieczenie stateczności obudowy wykopu:
 - segmenty 2 i 7: metoda otwarta – zastosowano tymczasowe kotwy gruntowe i rozpory,
 - pozostałe segmenty 3 do 6: metoda stropowa.



ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

BARETY

- Wykonano w obrębie przejścia podziemnego -1 oraz tunelu tramwajowego -2 segmentów 3-7.
- Barety zastosowano również pod słupy stalowe nośne zadaszenia dworca – działają podobnie jak pale fundamentowe.

ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI
STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

PRZESŁONY POZIOME: JET-GROUTING

- Wykonane na dwóch głębokościach na całym obszarze obiektu ograniczonego ścianami szczelinowymi.
- Grubość przesłon: 150 cm.
- Cel: zabezpieczenie wykopu przed napływem wody gruntowej znajdującej się powyżej poziomu posadowienia.



ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI
STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

PRZESŁONY PIONOWE: SLURRY WALL

- Zbrojone przesłony pionowe o grubości 50 cm.
- Zadania:
 - tymczasowa stabilizacja wykopu na granicach segmentów,
 - zabezpieczenie przed napływem wód gruntowych.
- Głębokość: do poziomu przesłon jet-grouting – w celu maksymalnego ograniczenia dopływu wód gruntowych.



ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

KOLUMNY DSM

- Technologia DSM wykorzystana pod obiektami inżynierskimi w ramach przebudowy układu torowego.
- Celem było zapewnienie nośności i stabilności podłoża gruntowego.



ZAKRES NASZYCH PRAC PRZY REALIZACJI STACJI WARSZAWA ZACHODNIA

KŁADKA KOMUNIKACYJNA

- Opiera się na monolitycznych filarach żelbetowych.
- Posadowienie: pale CFA o średnicy 30 cm i 40 cm, zbrojone odpowiednio kosztami zbrojeniowymi lub kształtownikami stalowymi.
- Lokalizacja: w obrębie istniejących peronów oraz w miejscu projektowanego przejścia podziemnego.

A portrait of Urszula Tomczak, a woman with shoulder-length blonde hair, wearing a blue blazer over a white shirt. She is smiling slightly and looking towards the camera. The background is blurred, showing an indoor setting with some greenery.

URSZULA TOMCZAK

Główny Projektant i Ekspert
Soletanche Polska



Realizacja fundamentów i posadowienia obiektów w ramach przebudowy stacji Warszawa Zachodnia była jednym z najbardziej wymagających i skomplikowanych etapów całego przedsięwzięcia inżynierskiego. Prace prowadzone były w trudnych warunkach gruntowo-wodnych, przy jednoczesnym, nieprzerwanym funkcjonowaniu ruchu kolejowego.

Kluczowym elementem sukcesu było precyzyjne zaprojektowanie i wykonanie zaawansowanych technologii geotechnicznych, dostosowanych do zmiennych warunków podłoża oraz specyfiki obiektów. Zastosowano tutaj pełne spektrum rozwiązań fundamentowych! Tak dobrane technologie zapewniły szczelność wykopów oraz bezpieczeństwo i stateczność konstrukcji na każdym etapie realizacji inwestycji.

Z dumą mogę powiedzieć, że dzięki bliskiej współpracy zespołów projektowych i wykonawczych udało się osiągnąć wysoki poziom precyzji, zgodny z założeniami technologicznymi i oczekiwaniami inwestora. Warszawa Zachodnia zyskała solidne fundamenty – nie tylko w sensie inżynierskim, ale również jako trwała baza pod nowoczesną, zintegrowaną infrastrukturę transportową przyszłości.

MAREK WASILUKKierownik Projektu
Soletanche Polska

Stacja Warszawa Zachodnia to jedna z największych i najbardziej wymagających realizacji w historii Soletanche Polska – zarówno pod względem skali, jak i złożoności inżynierskiej.

Na tym projekcie wykorzystaliśmy praktycznie cały wachlarz dostępnych w naszej ofercie technologii fundamentowych – od ścian szczelinowych i baret, przez pale CFA, przesłony jet-grouting i slurry wall, aż po kolumny DSM i kotwy gruntowe. To pokazuje, z jak skomplikowanym i wieloaspektowym zadaniem mieliśmy do czynienia.

Jednym z kluczowych wyzwań była organizacja prac w wyjątkowo trudnych warunkach – przy ograniczonej przestrzeni roboczej, na odcinkowo wyłączonych torach, lecz wciąż na funkcjonującym obiekcie kolejowym, w bezpośrednim sąsiedztwie aktywnego ruchu pociągów. Konieczność etapowego udostępniania tunelu do realizacji wymagała od naszego zespołu precyzyjnego planowania, elastyczności operacyjnej oraz ścisłej koordynacji z pozostałymi wykonawcami i partnerami technologicznymi.

Jestem ogromnie dumny z zespołu, który miałem przyjemność prowadzić. Dzięki jego profesjonalizmowi, zaangażowaniu i determinacji udało się zrealizować ten skomplikowany projekt w sposób bezpieczny, sprawny i zgodny z najwyższymi standardami branżowymi.