

NEWSLETTER

Informacje dla pracowników STRABAG
w Polsce



KAŻDA BUDOWA ROZPOCZYNA SIĘ OD POMYSŁU.



O budowaniu myślimy od nowa.
Nieustannie poszukujemy nowych rozwiązań.

STRABAG
WORK ON PROGRESS



02.11.22



SPS – STRABAG
Portal for Suppliers

Nr
4/2022

Dodatek specjalny
str. 21-24

STRABAG
WORK ON PROGRESS



Rozpoczęliśmy rok 2023. Mamy nadzieję, że będzie to dobry czas dla nas i dla firmy, która w ubiegłym roku obchodziła 35-lecie działalności na polskim rynku - tego życzymy Wam i sobie. Tymczasem, jak co kwartał, zapraszamy do lektury.

Oddajemy w Wasze ręce ostatni numer naszego kwartalnika za rok 2022, w którym tematem wydania jest podsumowanie ubiegłego roku przez Członków Zarządu Waldemara Wójcika i Wojciecha Trojanowskiego.

Jak zawsze, zachęcamy Was do przeglądania naszych stałych rubryk, w których prezentujemy relację oraz film z budowy południowej obwodnicy Zielonej Góry, a także przedstawiamy dwa inne ciekawe kontrakty. W sekcji Baza Wiedzy dowiecie się, między innymi jak eko mogą być opony. W tym numerze naszym gościem jest Stepan Teplyy - pochodzący z Ukrainy, mieszkający po dwóch stronach granicy majster maszyn z Dyrekcji Kolejowej STRABAG.

Do Newslettera dołączamy specjalny dodatek, w którym przedstawiamy nowe narzędzie - SPS czyli platformę STRABAG Portal for Suppliers.

Jak zawsze, zapraszamy Was do aktywnego współtworzenia tego magazynu, w którym staramy się prezentować tematy, które mamy nadzieję stanowią ciekawą lekturę.



ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Urszula Komorowska

Łukasz Mielnik

Maciej Tomaszewski

Jesteśmy też ciekawi Waszych opinii i sugestii odnośnie tego, co można zmienić, jakich treści Wam brakuje w magazynie. Piszcie na e-mail: komunikacja@strabag.com

W tym numerze

str. 3 Nowe kontrakty: S19, od Sokołowa Małopolskiego do lotniska Rzeszów-Jasionka, Upper One w Warszawie, DW 801 w gminie Karczew, Szkoła podstawowa w Toruniu, ul. Pomorska w Łodzi

str. 5 Rok 2022 - szczególny pod wieloma względami, podsumowuje Zarząd

str. 7 Na naszych budowach: nowa Ambasada RP w Berlinie, południowa obwodnica Zielonej Góry, baza cumownicza lodołamaczy w Szczecinie Podjuchach

str. 14 Baza wiedzy STRABAG: Ekojazda, Compliance Conny

str. 19 Ludzie STRABAG: Stepan Teplyy, Dyrekcja Budownictwa Kolejowego STRABAG

str. 21 Dodatek specjalny - STRABAG Portal for Suppliers

PODPISALIŚMY NOWE KONTRAKTY

W IV KWARTALE 2022 ROKU STRABAG PODPISAŁ
ŁĄCZNIE:

88 projektów
1 040,97 mln PLN netto

Wśród podpisanych umów jest 13 dużych kontraktów – każdy o wartości powyżej 20 mln PLN. Kontrakty w podziale na poszczególne piony budownictwa:

BUDOWNICTWO INFRASTRUKTURALNE:

80 kontraktów
837,7 mln PLN netto

BUDOWNICTWO OGÓLNE:

8 kontrakty
203,3 mln PLN netto

● ROZBUDOWA S19 OD SOKOŁOWA MAŁOPOLSKIEGO DO LOTNISKA RZESZÓW - JASIONKA

wartość kontraktu: 221 814 tys. PLN netto
zamawiający: GDDKiA O/ Rzeszów
podpisanie umowy: 21 listopada 2022
dyrekcja realizująca: PE/DD

Przedmiotem podpisanej umowy jest rozbudowa istniejącego fragmentu drogi ekspresowej S19, od węzła Sokołów Małopolski do węzła Jasionka pod Rzeszowem. Realizowany w formule „projektuj i buduj”. Kontrakt obejmuje budowę drugiej jezdni drogi ekspresowej na odcinku blisko 16 km pomiędzy istniejącymi węzłami drogowymi. Rozbudowane zostaną i dostosowane do potrzeb rozbudowanej drogi ekspresowej dwa Miejsca Obsługi Podróżnych – „Nienadówka” i „Stobierna”. Po zakończeniu prac powstanie dwujezdniowa droga, po dwa pasy ruchu. Zakres prac obejmuje również przebudowę i rozbudowę 20 obiektów mostowych, w tym wiaduktów drogowych oraz przejść dla małych i dużych zwierząt. Wybudowane bądź przebudowane zostaną urządzenia ochrony środowiska i urządzenia infrastruktury technicznej związanej z drogą. Na rozbudowywanym o nową jezdnię odcinku skorygowane zostanie oznakowanie i urządzenia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a także ekrany akustyczne, tak by spełniały swoje funkcje po dobudowaniu drugiej jezdni. Planowane zakończenie prac to trzeci kwartał 2026 r.



● BUDOWA KOMPLEKSU BIUROWO-HOTELOWEGO UPPER ONE W WARSZAWIE

wartość kontraktu: 82 682 tys. PLN netto
zamawiający: STRABAG Real Estate
podpisanie umowy: 7 listopada 2022
dyrekcja realizująca: PP/BB

Dla STRABAG Real Estate Dyrekcja Budownictwa Ogólnego zrealizuje prestiżowy projekt w ścisłym centrum Warszawy. Przy ul. Grzybowskiej i Jana Pawła II, na działce na której stał budynek Atrium International, powstanie nowoczesny kompleks biurowo-hotelowy Upper One. Budynek będzie wyróżniać rzeźbiona światłem, asymetryczna fasada, którą w ruch wprawi pięć przeszklonych wind widocznych z poziomu ulicy. Górna część budynku będzie ułożona kaskadowo. Nowy kompleks, za którego architekturę odpowiada pracownia architektoniczna MEDUSA GROUP, składać będzie się z dwóch budynków. Głowa wieża osiągnie wysokość 131,5 metra wysokości i w całości przeznaczona zostanie na biura. Obok powstanie niższy, 17-piętrowy obiekt przeznaczony na hotel. Upper One będzie dysponował blisko 36 tys. m² powierzchni biurowej i 11 tys. m² GLA przestrzeni hotelowej. Wysoki na 131,5 m biurowiec będzie pierwszym w kraju wyposażonym w system geotermii dla zrównoważonego, samowystarczającego ogrzewania i chłodzenia budynku oraz wiele rozwiązań proekologicznych, w tym wykorzystanie materiałów z recyklingu. Upper One zdefiniuje nowy standard miejsca pracy i wyznaczy trendy dla branży nieruchomości na kolejne lata. W pierwszym kwartale 2023 r. rozpoczną się prace rozbiórkowe budynku Atrium International. Obiekt zostanie oddany do użytkowania w 2026 roku.



● PRZEBUDOWA DW 801 W GMINIE KARCZEW

wartość kontraktu: 69 729 tys. PLN netto
zamawiający: Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich
podpisanie umowy: 8 grudnia 2022
dyrekcja realizująca: PC/GG

Przebudowany zostanie fragment DW 801 o długości 6,1 kilometra. Początek przebudowywanego odcinka zlokalizowany jest w rejonie ronda w Otwocku Małym (skrzyżowanie z DW 798), skąd droga biegnie do ronda na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 50 w Piotrowicach. W zakresie realizowanych prac znajdują się między innymi: rozbudowa skrzyżowań z istniejącymi drogami przecinającymi trasę, budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, 4 zatoki autobusowe i chodniki w rejonie skrzyżowań oraz wykonanie systemu odwodnienia. Na skrzyżowaniu z drogą powiatową w miejscowości Ostrówiec powstanie sygnalizacja świetlna. W celu uzupełnienia istniejącej sieci dróg dojazdowych i lokalnych oraz umożliwienia dostępu do drogi publicznej dla nieruchomości przyległych powstaną dodatkowe jezdnie obsługujące przyległy teren. Planowany termin realizacji umowy to 2 lata i 3 miesiące od dnia podpisania umowy. Przebudowa znacznie poprawi komfort podróży i bezpieczeństwo na tym ciągu komunikacyjnym, po którym porusza się kilkadziesiąt tysięcy pojazdów na dobę.

● BUDOWA SZKOŁY PODSTAWOWEJ W TORUNIU

wartość kontraktu: 62 448 tys. PLN netto
zamawiający: Gmina Miasta Toruń
podpisanie umowy: 25 listopada 2022
dyrekcja realizująca: PP/DD

Nowa placówka oświatowa powstanie na ul. Strzałowej 15. Łącznie wybudowane zostaną 4 budynki tworzące zwarty kompleks szkolno-przedszkolny dla ok. 800 uczniów oraz 200 przedszkolaków. Kompleks ten tworzą: dwupiętrowy, częściowo podpiwniczony, budynek szkoły, w której znajdzie się aula oraz stołówka i zaplecze kuchenne; dwukondygnacyjny budynek przedszkola wraz z przyległą salą sportową; dwukondygnacyjna mediateka, w której mieścić się będzie filia Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej oraz dwukondygnacyjna sala sportowa z multifunkcyjnym boiskiem oraz trybunami. Zakres robót obejmuje też wykonanie terenów zewnętrznych, tj. powierzchni utwardzonych placów i dróg dojazdowych, powierzchni sportowych: boiska wielofunkcyjnego, bieżni lekkoatletycznej oraz placów zabaw dla dzieci. Całość prac potrwa 24 miesiące.



● MODERNIZACJA UL. POMORSKIEJ W ŁODZI

wartość kontraktu: 59 629 tys. PLN netto
zamawiający: Miasto Łódź
podpisanie umowy: 27 października 2022
dyrekcja realizująca: PC/FF

Podpisana została umowa na remont nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 946. Remont i przebudowa tego około pięciokilometrowego odcinka drogi były oczekiwane przez mieszkańców od 13 lat. Zakres prac realizowanych przez STRABAG obejmuje remont nawierzchni drogi oraz budowę chodnika w gminie Ślemień (sołectwa Koczeń i Las) oraz do granicy województwa. Wymieniona zostanie warstwa ścieralna i wiążąca, ułożone na warstwie wyrównawczej. Wyremontowane zostanie też prawostronne pobocze i wybudowany lewostronny chodnik. W ramach realizowanych prac przebudowane zostaną zjazdy i wloty skrzyżowań. Powstanie 5 oświetlonych zatok autobusowych i peron przystankowy. Roboty branżowe obejmą budowę kanalizacji deszczowej, przebudowę sieci energetycznej i telekomunikacyjnej. Przebudowane będą też przepusty oraz powstanie kanał technologiczny. Całość inwestycji, zgodnie z umową, zrealizowana będzie w 19 miesięcy.



Rok 2022 - szczególnie pod wieloma względami



Fot. Wojciech Trojanowski i Waldemar Wójcik - Zarząd STRABAG Sp. z o.o.

Koleżanki i Koledzy, Szanowni Państwo,

przetrwaliśmy najtrudniejszy okres pandemii Covid-19 i wyszliśmy na prostą. Nikt z nas nie zakładał, z jakimi dramatycznymi wydarzeniami za naszą wschodnią granicą, przyjdzie nam się zmierzyć. Wojna w Ukrainie zmieniła warunki naszego funkcjonowania. Od pierwszych dni do Polski zaczęła napływać fala uchodźców z Ukrainy, wśród których większość stanowiły kobiety i dzieci, które szukały tu schronienia. Dzięki naszym wspólnym wysiłkom i Państwa determinacji w niesieniu pomocy, we wszystkich lokalizacjach STRABAG w Polsce pokazaliśmy naszą solidarność i partnerstwo - wartości, na których zawsze można budować dobro. Dobro, które pozwoliło przetrwać kilku tysiącom osób przez pierwsze miesiące po napaści Rosji na niepodległą Ukrainę. W tym miejscu raz jeszcze dziękujemy każdemu, kto zaangażował się w te działania, często poświęcając swój wolny czas, działając jako wolontariusze. STRABAG wykorzystując swój potencjał i posiadane zasoby również włączył się w akcje pomocowe. Łączna wartość przekazanej przez firmę pomocy to ok. 2 mln zł., a w obiektach udostępnionych przez STRABAG schronienie i tymczasowy dom na kilka miesięcy znalazło blisko 3 000 osób. W działania pomocowe włączyli się także koledzy z innych części koncernu, w szczególności w Czechach, Niemczech, Mołdawii i Słowacji.

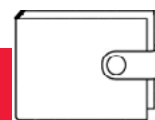
Jesteśmy także jedyną firmą z branży budowlanej w Polsce, która znalazła się w gronie 19 laureatów odbierających



Fot. Wektor Serca STRABAG

statuetki Wektora Serca - nagrody specjalnej przyznawanej przez Pracodawców RP. Wektora za działania pomocowe STRABAG, wręczył nam Andrij Deszczyca, Ambasador Ukrainy w Polsce, w trakcie specjalnej gali Europejskiego Kongresu Ekonomicznego w Katowicach.

Ubiegły rok był pełen wyzwań. Wojna doprowadziła do nienotowanego wcześniej wzrostu cen materiałów budowlanych i nośników energii, na który nikt nie mógł się przygotować, ani go przewidzieć. W wyniku tego rewizji uległy nasze plany biznesowe na wielu prowadzonych przez nas inwestycjach. Konflikt zbrojny spowodował zerwanie łańcuchów dostaw i braki materiałów, z którymi musieliśmy się zmagać. Dzięki Państwa zaangażowaniu prace na tych budowach mogły być kontynuowane, a tam gdzie było to zasadne, renegocjujemy podpisane wcześniej kontrakty.



Blisko **8 mld PLN** wynosi
pozyskany w 2022 r. **portfel kontraktowy STRABAG**. Jest to najlepszy wynik, jaki udało się osiągnąć w historii działalności firmy.

Pomimo trudności panujących na rynku budowlanym oraz problemów związanych ze wzrostem cen energii i paliw oraz Państwa wytężonej pracy, udało się nam osiągnąć nasze cele. STRABAG posiada najwyższy w ostatnich latach portfel zamówień, który wynosi blisko 8 mld PLN. Pozwala to nam na kontynuowanie pracy na licznych projektach w kraju. Pozyskaliśmy wiele kontraktów we wszystkich sektorach budownictwa. Nasz potencjał ludzki, techniczny i finansowy udowodnił, że byliśmy i jesteśmy stabilnym partnerem dla naszych klientów. Na początku roku 2022 oddaliśmy do użytku, między innymi nowoczesny i bardzo wyczekiwany Szpital w Legionowie oraz Oddział Okulistyki – obydwa projekty realizowane dla WIM. Zmieniliśmy centrum stolicy, nadając nowy kształt i nową funkcję przestrzeni miejskiej – Placowi 5 Rogów, a stojący nieopodal wybudowany przez STRABAG, biurowiec Central Point otrzymał tytuł Budowy Roku PZITB. W 2022 r. kierowcy mogą korzystać z blisko 100 km nowych dróg ekspresowych i autostrad zrealizowanych w ciągach tras: A1, S7 i S14, a koniec roku świętowaliśmy zawieszeniem wiechy na budowanej w Berlinie nowej Ambasadzie RP. To tylko niektóre z wielu naszych realizacji, a każda z nich jest dowodem, że wspólna praca przynosi efekty i jest powodem do dumy dla nas wszystkich.

Branża budowlana boryka się obecnie z wieloma trudnościami. W budownictwie ogólnym wciąż napotykamy na zawirowania cen materiałów i usług na rynku. Brak zapowiadanych przetargów związanych z budową i modernizacją linii kolejowych jest z kolei ogromnym wyzwaniem, przed którym stoi Dyrekcja Kolejowa i nie jesteśmy w tym odosobnieni. Wszyscy Generalni Wykonawcy borykają się z tym samym problemem. Mamy nadzieję, że odblokowanie Krajowego Planu Odbudowy pozwoli PKP PLK rozpisanie kolejnych zapowiadanych przetargów oraz podpisanie umów.

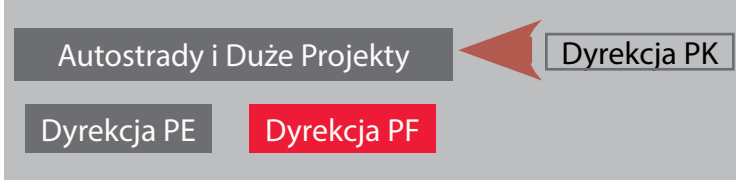


Fot. (powyżej) Plac 5 Rogów w Warszawie w dniu otwarcia, (prawo u góry) Zachodnia obwodnica Łodzi (A1), (prawo na dole) uroczystość zawieszenia wiechy na Ambasadzie RP w Berlinie.



Chcąc jak najlepiej dostosować naszą organizację do otoczenia biznesowego, podjęliśmy decyzję o połączeniu Dyrekcji Autostrad i Dużych Projektów (PE) wraz z Dyrekcją Mostową (PK). Projekty realizowane przez te dyrekcje bardzo często się uzupełniały i w dużej mierze realizowane były wspólnie na rzecz naszego głównego zamawiającego – GDDKiA.

Zmiany w strukturze organizacyjnej:



Dokonaliśmy przeglądu zadań i podjęliśmy decyzję o ich podziale pomiędzy Dyrekcję PE oraz nowo utworzoną Dyrekcję PF. Dyrektorami Dyrekcji PE są w dalszym ciągu Jerzy Waclawczyk, Dyrektor Finansowy oraz Tomasz Matuszewski, Dyrektor Techniczny, natomiast do zarządzania Dyrekcją PF powołano Jerzego Waclawczyka, Dyrektora Finansowego i Piotra Juźwiuka, Dyrektora Technicznego. Kompetencje budownictwa mostowego zostały przekazane również do dyrekcji regionalnych PC, PH i PJ i Dyrekcji Kolejowej PL. Wszystkim Państwu, pracownikom i menadżerom, których dotyczą zmiany, dziękujemy za zaangażowanie i zrozumienie. Jesteśmy przekonani, że wpłyną one pozytywnie na rozwój naszej całej organizacji. Pomimo rekordowego portfela Dyrekcji Budownictwa Ogólnego o wartości 1,4 mld PLN, z którym Dyrekcja PP wchodzi w 2023 rok, problemy rynkowe zmusiły oddziały i poszczególne kierownictwa budów do rewizji zakładanych planów finansowych. Razem z Dyrektorami Dyrekcji Budownictwa Ogólnego (PP) podjęliśmy decyzję o dostosowaniu struktury Dyrekcji do sytuacji rynkowej, co odzwierciedlają zmiany w oddziałach oraz połączenie niektórych z nich. Szczegółowe informacje w tym zakresie zostały zakomunikowane w ramach Dyrekcji PP i znalazły się w opublikowanej strukturze organizacyjnej STRABAG w Polsce - [są dostępne pod linkiem](#).

W maju 2022 r., we współpracy z firmą doradczą Deloitte, przeprowadziliśmy badanie opinii pracowników. Uzyskaliśmy wiedzę odnośnie Państwa potrzeb, która pozwoli zaproponować konkretne działania, tak aby STRABAG stawał się jeszcze lepszym pracodawcą. Zespół HR wraz z Dyrekcjami rozpoczął prace nad optymalnymi rozwiązaniami w kluczowych obszarach wskazanych w badaniu i wierzymy, że już w tym roku będziecie mogli Państwo odczuć efekty tych prac.

W nowy rok wchodzimy również z nowymi postanowieniami. Jedno z nich dotyczy osiągnięcia neutralności klimatycznej do roku 2040. Oznacza to zachowanie zerowego bilansu między emitowanymi gazami cieplarnianymi, a ich składowaniem lub pochłanianiem przez zbiorniki wodne, lasy czy gleby. Osiągnięcie neutralności klimatycznej to jedno z największych wyzwań związanych z ochroną klimatu. Kryzys klimatyczny to jedno z najpilniejszych wyzwań naszych czasów, a branża budowlana, jako całość, w znacznym stopniu przyczynia się do globalnej emisji gazów cieplarnianych. Dlatego my o budowaniu myślimy od nowa, a nasze podejście do budowania odzwierciedla nowe hasło: WORK ON PROGRESS.



Koleżanki, Koledzy,
Szanowni Państwo,

przed nami kolejny rok pracy na naszych kontraktach. Pogoda sprzyja kontynuowaniu działań w okresie przerwy zimowej. Rozpoczynamy także realizowanie zadań na wielu nowych odcinkach dróg ekspresowych i autostrad oraz projektach inwestycji samorządowych. Będzie to także rok w którym zakończymy ważne inwestycje o znaczeniu strategicznym dla inwestorów prywatnych oraz zarządców dróg i kolei. Wszystkim Państwu życzymy wytrwałości i powodzenia w tak dynamicznym i trudnym dla nas czasie pełnym wyzwań, przed którym stoi STRABAG i cała branża budowlana.

Waldemar Wójcik Wojciech Trojanowski

NA NASZYCH BUDOWACH

Nowa Ambasada RP w Berlinie



Południowa obwodnica Zielonej Góry



Baza cumownicza lodolamaczy w Szczecinie
Podjuchach



NOWA AMBASADA RP W BERLINIE

W samym sercu Berlina, przy reprezentacyjnej alei Unter den Linden i zaledwie 300 m od Bramy Brandenburskiej, STRABAG prowadzi zaawansowane prace na budowie nowej siedziby Ambasady RP. Nowy gmach powstaje w miejscu starej placówki dyplomatycznej, w której przed upadkiem muru berlińskiego mieściła się ambasada PRL, a po roku 1989 Ambasada RP.

Od 2000 r. stary obiekt, między innymi ze względu na szkodliwy dla zdrowia azbest użyty do jego budowy, nie był wykorzystywany przez korpus dyplomatyczny, który przeniósł się do innego budynku. W październiku 2020 r. na działce przy Unter den Linden rozpoczął się nowy rozdział historii polskiej dyplomacji w Niemczech – podpisana została umowa na budowę nowej placówki, która będzie najnowocześniejszym obiektem dyplomacji polskiej poza granicami RP.



Za koncepcję i projekt architektoniczny odpowiada pracownia JEMS Architekti. Projekt reprezentacyjnego gmachu wyłoniono w konkursie architektonicznym z 2012 roku. Gmach Ambasady ma pięć kondygnacji i garaż podziemny. W obiekcie o powierzchni użytkowej ponad 12.000 m² przewidziano sale reprezentacyjne oraz pomieszczenia biurowe dla pracowników placówki dyplomatycznej, a na dachach, zlokalizowanych na różnych poziomach, powstaną zielone tarasy. Dwie „podwójne” warstwy południowej i północnej fasady, rozpięte pomiędzy sąsiednimi budynkami stanowią wydzielenie „właściwego”, prywatnego terenu ambasady. Warstwy te tworzą głęboką, trójwymiarową fasadę od strony Unter den Linden. Naprzemiennie ustawione elementy pionowe, oglądane w skrótach, dają efekt zmiennego przechodzenia ażuru w ścianę pełną w zależności od perspektywy, z której fasada jest oglądana – tłumaczy Architekt Marcin Sadowski (źródło: architektura.muratorplus.pl).



Fot. powyżej: stary budynek Ambasady RP i wizualizacja budowanej przez STRABAG siedziby Ambasady RP, proj. autorstwa Pracowni architektonicznej JEMS Architekti

6 grudnia na placu budowy odbyła się uroczystość, podczas której na budynku zawieszona została symboliczna wiecha. Ambasada ze swoimi wszystkimi funkcjami ma zacząć działać w nowej siedzibie jeszcze w roku 2023. *Dziś możemy już podziwiać nową bryłę Ambasady, budowę prowadzi zespół pracowników STRABAG. Jestem jednocześnie dumny, że możemy realizować ten obiekt, a Ministerstwu Spraw Zagranicznych dziękuję za wybór STRABAG do realizacji tego projektu. Na budowie wykorzystujemy nasze bogate doświadczenie w dziedzinie nowoczesnych technologii budowlanych. Nowa Ambasada będzie miała nie tylko ciekawą formę architektoniczną, będzie budynkiem inteligentnym, a do realizacji prac wykorzystujemy zasady BIM (Building Information Modelling). STRABAG, od 35 lat jest wiodącym generalnym wykonawcą na rynku budowlanym w Polsce, ale i Europie. Cieszymy, że dzięki naszej pracy powstaje tak okazały*

i reprezentacyjny gmach przedstawicielstwa dyplomatycznego Polski w Niemczech – mówił w trakcie uroczystości Waldemar Wójcik, Członek Zarządu STRABAG w Polsce.



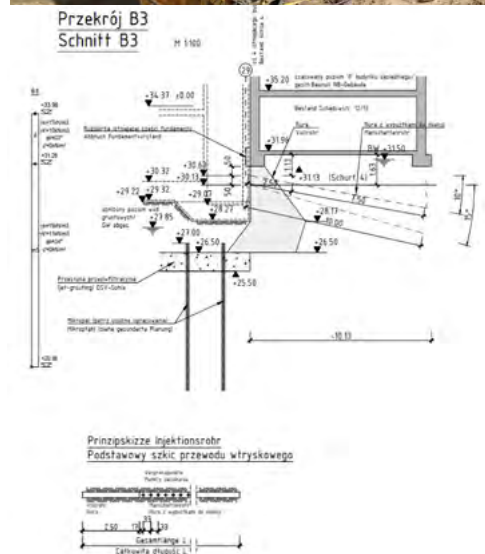
Nowa Ambasada będzie nie miała nie tylko ciekawą formę architektoniczną, będzie budynkiem inteligentnym, a do realizacji prac wykorzystujemy zasady BIM. [...] Cieszymy, że dzięki naszej pracy powstaje tak okazały i reprezentacyjny gmach przedstawicielstwa dyplomatycznego Polski w Niemczech – mówi Waldemar Wójcik, Członek Zarządu STRABAG.



Fot. Uroczyste zawieszenie wiechy

W realizację tego złożonego projektu zaangażowane są liczne spółki Koncernu, takie jak: Zueblin AG ze Stuttgartu, Zueblin Spezialtiefbau z Berlina, niemieckie TPA i BMTI, Zueblin Baulogistic, ale i Centralne Biuro Techniczne Polska z Pruszkowa, czy nasze TPA. Każda z nich dostarcza swój wypracowany know-how, a specjaliści z różnych obszarów budownictwa ściśle współpracują ze sobą na placu budowy. Jest to szczególnie ważne pod kątem realizacji nowego budynku na terenie Niemiec, gdzie niemieckie spółki koncernowe na co dzień udowadniają swoje wysokie kompetencje pozwalające im na doskonałe funkcjonowanie na miejscowym rynku, a jednocześnie są wsparciem dla polskich kolegów i koleżanek nadzorujących prace podwykonawców na budowie. Wszystkich aktywnie zaangażowanych nie sposób wymienić, warto jeszcze wspomnieć o CML CONSTRUCTION SERVICES Sp. z o.o., który w wielu przypadkach znacząco przyczynił się do postępów w realizacji kontraktu.

Mimo że kontrakt realizowany jest za granicą, to zdecydowaną większość robót realizują polskie firmy podwykonawcze. Fakt ten w znacznym stopniu ułatwia komunikację, zmniejszając barierę językową pomiędzy pracownikami. Zatrudnione firmy wyróżnia znajomość norm oraz rynku niemieckiego, co w połączeniu z doświadczeniem pozwala na sprawną i innowacyjną realizację budowy. Na dzień dzisiejszy, ze względu na specyfikę projektu architektonicznego, przewidziano w sumie prawie 100 podwykonawców do realizacji tego niecodziennego zadania. W ich kręgu są też nowo pozyskani partnerzy, którzy mogą z sukcesem kontynuować współpracę ze STRABAG na kolejnych realizacjach i tym samym wzmocnić nasz potencjał w tych trudnych i zmiennych czasach.



Z dotychczas zrealizowanych zakresów warto wskazać pewne wyzwania inżynierskie na samym placu budowy, jak i setki kilometrów od działki, na której realizowany jest kontrakt. Jednym z nich jest wykonanie zabezpieczenia wykopu wraz z rozbiórkami podziemnymi.

Gruntnadziałcewymagałodpowiedniegowzmocnienia – dla części zakresu zastosowano tu metodę manszetowych rur iniekcyjnych. Przyległe budynki z przełomu XIX. i XX. wieku należące do Bundestagu wybudowano na niestabilizowanym gruncie, który w historii na pobliskiej realizacji doprowadził do szkód w substancji historycznych obiektów. Aby zapobiec ewentualnym szkodom Zamawiający wraz z sąsiadem (administracja budynków Bundestagu) zdecydowali się zastosować „hamulec osiadania”, czy inaczej mówiąc stabilizację konstrukcji metodą manszetowych samowierzących rur iniekcyjnych. Metoda ta cechuje się minimalnym wpływem na osiadanie podczas instalacji oraz możliwością wielokrotnego iniektowania prowadzącego do wyrównania bądź nawet podniesienia poziomu budynku. Prace były kontrolowane co do milimetra. Przez umieszczenie w piwnicach budynku przyległego monitoringu osiadania (poziomica wodna) następowało to automatycznie, informacje były stale dostępne po zalogowaniu się do systemu a alarmy spływały za pomocą powiadomień SMS. Wszelkie zachowania budynku sąsiedniego były skrupulatnie odnotowywane i omawiane na licznych spotkaniach specjalistów wszystkich zainteresowanych stron, a ostateczne decyzje podejmowała strona niemiecka po konsultacji z przedstawicielami Ambasady. Pod koniec procesu uznano, że jakość wykonanych prac była tak wysoka, a budynek reagował zgodnie z przewidywaniami specjalistów, że dodatkowa iniekcja / podniesienie budynku nie było konieczne.

W budynku zostały zaprojektowane powierzchnie z betonu architektonicznego o najwyższej klasie SB4, posiadające szczegółowo dobraną fakturę, kolor, uziarnienie, dobór dylatacji oraz odpowiednie wykończenie. Dzięki temu takie fragmenty nowego budynku jak ściany i sufit żebrowany sal reprezentacyjnych na parterze czy klatki schodowe widoczne z dziedzińców przez szklane fasady otrzymają niepowtarzalny wydźwięk – pozostaną niezmienione przez cały okres użytkowania. Wykonane prace doskonale oddają i potwierdzają w swoim odbiorze zamysł projektantów, a także spotykają się z dużym uznaniem obserwatorów. Dziś, już po ich zakończeniu, uważamy, że wygląda to pięknie! Skończyliśmy i naprawdę się nam udało, dlatego chciałbym wyrazić podziękowania i szacunek dla całego zespołu STRABAG-ZÜBLIN! To co osiągnęliśmy było możliwe tylko dzięki pracy zespołowej! - usłyszeliśmy w trakcie tradycyjnej przemowy podczas zawieszenia wiechy od przedstawiciela Züblin.

Zapewne osoby pracujące w Pruszkowie lub odwiedzające siedzibę STRABAG zauważyły wolnostojącą, niestandardową, kilkumetrowej wysokości konstrukcję. Jest to fragment wzorcowy elewacji nowego budynku Ambasady, stanowiący idealne odzwierciedlenie segmentu ściany osłonowej wraz z elementami okładziny betonowej budynku wznoszonego setki kilometrów stąd. Głównym założeniem wykonania wzorca było wykorzystanie materiałów tożsamyh z tymi, które miały być użyte do budowy w Berlinie. W związku z tym makieta będzie stanowić porównanie do elewacji po zakończeniu jej budowy. Pruszkowska konstrukcja składa się z elementów referencyjnych, takich jak prefabrykowane słupy, płyty loggii oraz płyty tarasowe. Jest też okno ze stali nierdzewnej, rzadkość w polskich realiach. W międzyczasie przeprowadzono liczne konsultacje i odbiory, a nawet próby doboru oświetlenia oraz próby antygraffiti.



Fot. Fragment elewacji budynku nowej Ambasady RP w Berlinie ustawiony na terenie siedziby STRABAG w Pruszkowie

Wielokrotnie w obecności przedstawicieli MSZ oraz licznych delegacji podwykonawców i projektantów omawiano na przykładzie wzorca elewacji rozwiązania projektowe, jak i technologię montażu. Wszelkie to także z zamysłem, że wnioski i doświadczenia zostaną wykorzystane przy budowie i usprawnią jej realizację – taki BIM w naturze. Warto dodać, że umiejscowienie makiety było w dużej mierze uwarunkowane zapewnieniem bezpieczeństwa konstrukcji a jej utrzymanie potrwa do momentu zakończenia budowy i odbioru budynku w Berlinie.

Budowa nowej siedziby Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Berlinie jest znaczącym wydarzeniem nie tylko dla samych budowniczych. W dniu 12 grudnia 2022 roku z wizytą na placu budowy pojawił się Prezydent Andrzej Duda, chcąc osobiście usłyszeć o postępach robót i naocześnie stwierdzić stan realizacji projektu. Natomiast w dniu 16 stycznia tego roku Premier Mateusz Morawiecki zapoznał się z budową podczas swojego pobytu w Berlinie.



Fot. Wizyta Prezydenta RP na budowie nowej Ambasady RP

Pomoc w opracowaniu tekstu:

Grzegorz Pluta
Dyrekcja PH/CC

POŁUDNIOWA OBWODNICA ZIELONEJ GÓRY



Fot. Postępy prac na budowie Południowej Obwodnicy Zielonej Góry



Inwestycja, której Inwestorem jest Miasto Zielona Góra – Urząd Miasta Zielona Góra realizowana jest przez STRABAG Infrastruktura Południe (Dyr. PH/JJ). Budowana obwodnica zlokalizowana jest w województwie lubuskim, na terenach dwóch powiatów: m. Zielona Góra – miasto na prawach powiatu oraz powiatu zielonogórskiego, na terenie gminy Świdnica. Wartość współfinansowanego ze środków UE, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2022 kontraktu to, 103,4 mln PLN netto. Umowa z Miastem Zielona Góra została podpisana w grudniu 2018 roku, a kontraktowy termin realizacji to 54 miesiące od daty podpisania Umowy, z wyłączeniem okresów zimowych. Okres ten jednak udało się skrócić i już w pierwszym kwartale 2023 roku kierowcy pojadą nową trasą, omijając centrum miasta.

Nowy odcinek drogi klasy GP, kategorii ruchu KR5 o prędkości projektowej 80 km/h i miarodajnej 100 km/h, połączy drogę krajową nr 27 i drogę ekspresową S3. Początek obwodnicy znajduje się w Świdnicy, na skrzyżowaniu drogi krajowej nr 27 z drogą wojewódzką nr 282, a koniec to skrzyżowanie zlokalizowane w ciągu drogi wojewódzkiej nr 282 (wcześniej 279), w rejonie węzła Racula (S3).

W ramach zadania wykonano odcinek drogi krajowej o długości około 12,7 km wraz z rozbudową istniejących dróg w zakresie niezbędnym do włączenia projektowanej inwestycji do istniejącej sieci drogowej. Droga posiada przekrój 1 x 2, tj. jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu, których szerokość wynosi 3,5 m. Wzdłuż pasów ruchu wykonano opaskę o szerokości 0,5 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 1,5 m. W ramach inwestycji powstały 3 skrzyżowania typu rondo, cztery przejazdy gospodarcze o skrajni pionowej 4,5 m oraz jeden przejazd gospodarczy o skrajni pionowej równej 3,5 m. Wykonane zostały również cztery przepusty drogowe stanowiące przejścia dla małych zwierząt. W zakresie realizowanych zadań znalazło się również wykonanie m.in. Inteligentnych Systemów Transportowych-KSZR, pokazujących czasy przejazdu do poszczególnych miejsc. Tablice zmiennej treści dają możliwość pokazywania informacji z zakresu rzeczywistych czasów podróży dla pojazdów poruszających się po trasach alternatywnych tj. obwodnicy Południowej i Trasie Północnej, potencjalnych ograniczeniach w ruchu, np. ograniczeniach tonażowych występujących czasowo, informacji o warunkach pogodowych, koniecznych objazdów ze zdalnym sterowaniem wyświetlanymi informacjami przez Zamawiającego.

Kontrakt realizowany jest w formule „projektuj i buduj”. Zespół STRABAG przedłożył koncepcję projektową – warto tu zaznaczyć, że przyjęte na etapie przetargu rozwiązania znalazły się w dużej części w koncepcji, a potem w finalnym projekcie budowlanym. Sam etap projektowy realizowany był przez projektanta, z którym współpracę podjęto na etapie przetargu, a podczas realizacji kontraktu do zespołu projektowego dołączyła również koordynatorka prac projektowych STRABAG. Wyzwania, z którymi mierzył się zespół w trakcie prac projektowych, obejmowały między innymi:

- odpowiednie przygotowanie dokumentacji, która od strony formalno-prawnej obejmowała 6 postępowań umożliwiających rozpoczęcie robót i prac budowlanych: jedna decyzja ZRID, jedno pozwolenie na budowę i pięć zgłoszeń robót
- zaprojektowanie usunięcia kolizji z przebiegającym w obszarze prowadzonych robót budowlanych gazociągami
- wykonanie projektu stałej organizacji ruchu do zatwierdzenia przez dwóch zarządców dróg (Urząd Miasta Zielona Góra i GDDKiA O. Zielona Góra).

Równie istotne przy realizacji kontraktu było odpowiednie zarządzanie harmonogramem i wykorzystanie know-how zespołu oraz narzędzi takich jak np. STRAtakt, a następnie powierzenie prac na budowie doświadczonemu kierownikowi budowy Hubertowi Sosnowskiemu, tak by dotrzymane zostały kontraktowe terminy. Dzisiaj, z perspektywy czasu, można już stwierdzić, że zespół STRABAG zrealizował to zadanie celując, bo termin ukończenia kontraktu uległ skróceniu w stosunku do zapisanego w umowie.

Już pierwszy kamień milowy, jakim było złożenie wniosku o wydanie decyzji ZRID (w terminie 26 miesięcy od daty rozpoczęcia), przypadający na 14.02.2021 osiągnięto wcześniej. Wniosek został złożony do Lubuskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gorzowie Wielkopolskim w dn. 08.05.2020 r., a decyzję ZRID kontrakt uzyskał 30.11.2020 r.

Na etapie realizacji, dzięki zorganizowaniu odpowiedniej ilości sił własnych z wykorzystaniem systemów 3D pozwalających na mniejsze zaangażowanie personelu pomocniczego robotników budowlanych (ilość sprzętu, w zależności od zapotrzebowania, do 25 jednostek sprzętowych plus sprzęt spółek koncernowych SAT i Bitunova) do wykonania tego zadania udało się uniezależnić od wahań i zawirowań na rynku wywołanych między innymi agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę. Sprawna koordynacja pracy i poszczególnych branż oraz zbilansowanie robót ziemnych (ilość wykopów pokryła w większości zapotrzebowanie materiałowe na nasypy) oraz podział budowy na trzy sekcje obejmujące odcinki pomiędzy poszczególnymi rondami pozwoliły utrzymać tempo prac, co przełożyło się na skrócenie okresu realizacji kontraktu.

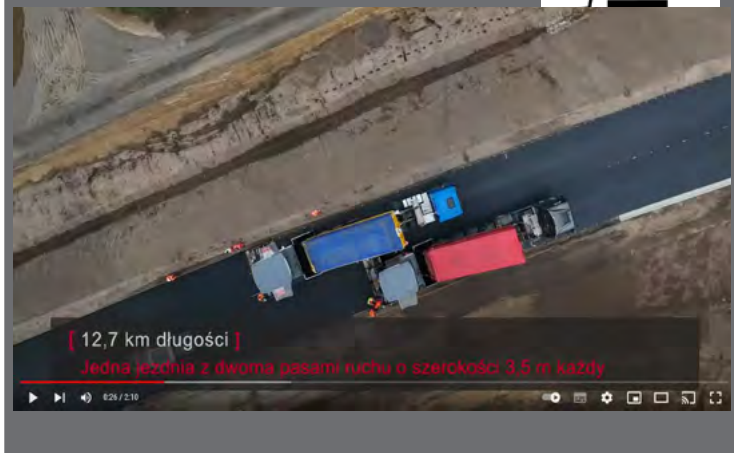
W kontekście toczącej się w Ukrainie wojny kluczowe stało się również zapewnienie nieprzerwanego łańcucha dostaw materiałów do produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych, w tym zastąpienie transportu koleją kruszywa do MMA poprzez zastosowanie transportu mieszanego kolej / transport kołowy przy ścisłej współpracy budowy z Wytwórnią MMA i Logistyką PA.



Fot. Wytwórnia obsługująca kontrakt

Kolejnym istotnym wymogiem, postawionym przez Zamawiającego już na etapie przetargu, było zastosowanie warstwy ścieralnej SMA z asfaltem modyfikowanym gumą (AMG). STRABAG wykorzystał tu swój know-how i posiadaną w Koncernie technologię wytwarzania specjalnego asfaltu modyfikowanego gumą pod nazwą RUBBERBIT®, która została opracowana w 2013 r. i do dzisiaj wykonane zostało już ponad 250 tys. ton mieszanki mineralno-asfaltowej z tego typu asfaltem.

Prace przy układaniu nawierzchni - kliknij na zdjęcie poniżej i zobacz film



W technologii modyfikacji metodą „na mokro”, lepiszcze asfaltowe jest odpowiednio modyfikowane granulatem gumowym powstającym ze zużytych opon samochodowych w dedykowanym urządzeniu do modyfikacji, znajdującym się bezpośrednio przy wytwórni mieszank asfaltowych WMA. W procesie mieszania składników zachodzi reakcja pęcznienia cząsteczek gumy w płynnym, rozgrzanym asfalcie. Dzięki temu uzyskuje się lepiszcze charakteryzujące się wysokimi parametrami, niespotykanymi w standardowych asfaltach dostępnych na rynku. Tak wytworzone lepiszcze jest podawane na wytwórnię mieszank mineralno-asfaltowych, gdzie jest mieszane z kruszywem a następnie trafia na budowę. SMA z asfaltem RUBBERBIT® jest wbudowywana przy wykorzystaniu standardowego sprzętu do układania mieszank mineralno-asfaltowych.



Fot. Prbka SMA Z ASFALTEM RUBBERBIT®

Granulat gumowy stanowi do ok. 20% lepiszcza asfaltowego mieszanki asfaltowej. Do wykonania 1 km nawierzchni wykorzystywane jest blisko 1 200 opon, co w przypadku budowanej obwodnicy, na odcinku 13 km pozwala na ponowne wykorzystanie ok. 15 tys. opon.

Marcin Hering, Dyr. ds. Technicznych w TPA podkreśla, że nawierzchnia tego typu, pozwala na ponowne wykorzystanie odpadów, jakimi są zużyte opony, co stanowi dużą korzyść dla środowiska naturalnego. Charakteryzuje się również większą trwałością oraz odpornością na warunki atmosferyczne, co jest istotne z punktu widzenia utrzymania drogi. Kierowcy na pewno odczują większy komfort podróżowania dzięki mniejszemu hałasowi generowanemu przez koła podczas jazdy. SMA z asfaltem RUBBERBIT® jest wbudowywana przy wykorzystaniu standardowego sprzętu do układania mieszank mineralno-asfaltowych. Jednym z kluczowych elementów pozwalających na utrzymanie tempa robót ziemnych i konstrukcyjnych oraz ograniczanie kosztów było wykorzystanie na większości maszyn budowlanych oprzyrządowania, które umożliwiło pracę z wykorzystaniem modeli 3D, co znacznie usprawniło realizację robót i zapewniło odpowiednią precyzję pracy operatorów.

Pod koniec roku 2022 zaawansowanie rzeczowe na kontrakcie wynosiło blisko 93 procent. Nawierzchnie były gotowe w 100 procentach. Zakończono również roboty bitumiczne na wszystkich ścieżkach rowerowych. Do wykonania zostały: oznakowanie poziome i pionowe oraz inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. A to oznacza, że inwestycja będzie gotowa wcześniej niż zakładano.



Tak znaczne wyprzedzenie pierwotnego harmonogramu było możliwe dzięki sprawnemu procesowi projektowania oraz szybkiemu uzyskaniu decyzji ZRiD dla tego projektu. Równie istotna była dobra organizacja prowadzonych na budowie prac i koordynacja robót prowadzonych przez zespół STRABAG, a także współdziałanie wszystkich stron zaangażowanych w realizację tej inwestycji” – podsumowuje Jakub Głuchowski, Dyrektor Oddziału JJ Dyr. PH STRABAG.



Fot. prace przy układaniu nawierzchni oraz gotowy odcinek drogi.

Pomoc w opracowaniu tekstu

Jakub Głuchowski
Dyrekcja PH/JJ

BAZA CUMOWNICZA LODOŁAMACZY W SZCZECINIE PODJUCHACH

Od 1 grudnia 2022 r. trwa pogotowie zimowe dla lodołamaczy na Odrze. W akcji lodowej biorą udział jednostki z Polski z Niemiec, które korzystają z nowej infrastruktury i bazy cumowniczej wybudowanej przez STRABAG w Podjuchach w Szczecinie. Dobiega końca budowa najnowocześniejszej w Europie bazy cumowniczej lodołamaczy, w której będzie mogło cumować osiem jednostek, zarówno polskich, jak też niemieckich - jeżeli zajdzie taka potrzeba.

Już od początku roku 2023 w nowej bazie mogą cumować wszystkie lodołamacze pracujące na Odrze, a całkowite zakończenie prac na kontrakcie nastąpi w lutym. Do tej pory jednostki były rozlokowane w różnych miejscach, co utrudniało sprawne prowadzenie akcji lodołamania oraz realizowanie obsługi technicznej statków, w tym również poza sezonem pracy jednostek. Dla zapewnienia odpowiednich warunków do prowadzenia akcji lodołamania na Odrze Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie w maju 2021 roku podpisało ze STRABAG umowę o wartości 22 mln zł na realizację nowej bazy lodołamaczy.

Budowa nowego obiektu to strategiczna część działań przeciwpowodziowych w regionie, wpisująca się w proces budowy dróg śródlądowych łączących Morze Bałtyckie z Morzem Północnym. Inwestycja powstaje w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły, finansowanego przez Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju (Bank Światowy).

Baza lodołamaczy to element pierwszego z dwóch etapów prac związanych z wykonaniem robót budowlanych, których zakres obejmuje m.in.:

- rozbiórkę istniejącej infrastruktury działkowej, istniejących nabrzeży basenu postojowego oraz istniejących umocnień brzegowych wzdłuż rzeki Regalicy,
- budowę nabrzeża postojowo – cumowniczego dla lodołamaczy o długości ok. 140 m, z miejscami do cumowania 8 szt. jednostek lodołamaczy,
- przebudowę istniejącego basenu manewrowo – postojowego, gdzie w ramach wykonanych prac o ok. 10 m poszerzone zostało nabrzeże basenu manewrowo – postojowego w kierunku północnym,
- budowę nabrzeża techniczno-remontowego o długości ok. 48 m,
- budowę budynku magazynowo – warsztatowego z częścią socjalną i biurową,
- budowę budynku garażowego,
- przebudowę układu drogowego do obsługi cystern tankujących jednostki pływające wraz z nowymi parkingami w tej części portu,
- zagospodarowanie terenu wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, w tym nowe przyłącza i niezbędne instalacje,
- elementy małej architektury.

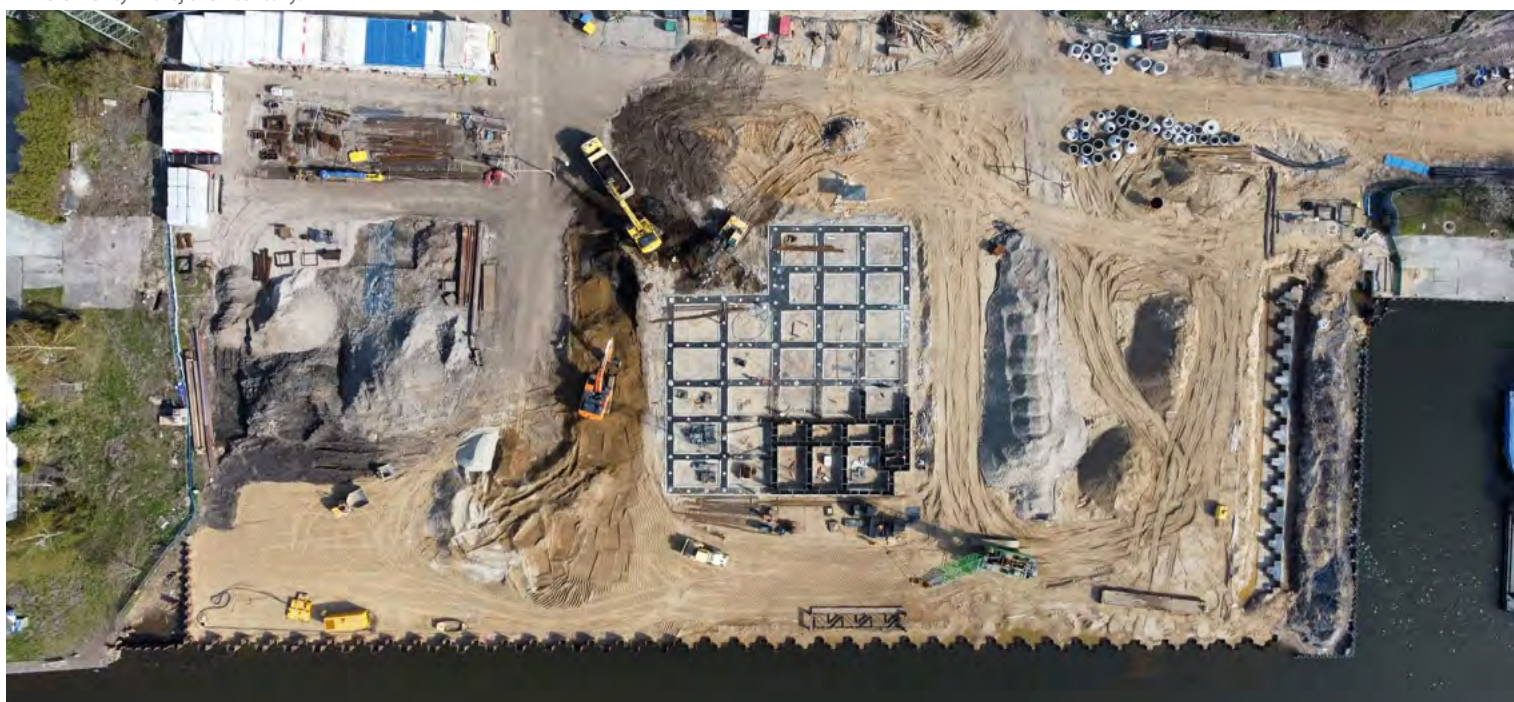
W ramach kontraktu STRABAG prowadził również prace hydrotechniczne związane z robotami czerpalnymi w basenie manewrowo-postojowym, w korycie rzeki Regalica, będącą odnogą Odry. Przeprowadzone prace były wykonywane w celu osiągnięcia głębokości niezbędnej do bezpiecznego cumowania lodołamaczy. Realizacja kontraktu odbywała się pod czujnym okiem Banku Światowego. Szczególną uwagę przyłożono tu do zagadnienia ochrony środowiska.

STRABAG powołał nadzór przyrodniczy składający się z ekspertów środowiskowych – i tak oto w realizacji brali udział nie tylko projektanci, architekci, geodeci i inżynierowie, lecz również specjaliści od fauny i flory: botanik, fitosocjolog, ichtiolog, herpetolog, teriolog, a także dendrolog i arborysta.

W celu zapobiegania i ograniczania negatywnych oddziaływań na przyrodę, wprowadzono szereg regulacji i działań łagodzących negatywne skutki prowadzonych prac. Wszystkie roboty realizowane były zgodnie ze szczegółowym harmonogramem oraz przy wdrożonym systemie raportowania, które zapewniały spełnienie wszelkich wydanych decyzji środowiskowych, a cały zespół realizujący kontrakt wykazał się wyjątkową uważnością podczas prowadzenia prac.

Prace przygotowawcze rozpoczęto od oczyszczenia terenu i rozebrania istniejącej, zaniedbanej infrastruktury działkowej. Składały się na nią nie tylko altany, garaże blaszane, szopy, namioty foliowe, ale też nagromadzone odpady i półdzika roślinność. Następnie przystąpiono do wymiany gruntu – ponieważ warstwy rodzime nie nadawały się do zastosowania jako podłoże pod roboty drogowe i posadowienie budynków. W celu przyspieszenia prac wymianę blisko 20 000 m³ gruntu zorganizowano w kilku etapach – tak, aby była możliwa praca na maksymalnej ilości frontów robót prowadzona przez wykonawcom innych z branż, a jednocześnie zapewnienia drożności przejazdu dla ponad 1 700 samochodów transportujących piasek zasypowy. Zagospodarowanie terenu zostało wykończono kostką brukową (prawie 6 500 m²) i zielenią (3 500 m²), a mieszanka siewu traw wykorzystana do obsiania terenu została ściśle uzgodniona z fitosocjologiem.

Fot. poniżej: nabrzeże w trakcie prowadzonych prac budowlanych, autor: Tomasz Majka, STRABAG



Roboty konstrukcyjne wymagały włączenia w proces realizacji Zentrale Technik, które opracowało zamienny projekt oczezu oraz zamienne rozwiązanie posadowienia części budynków. W przypadku robót hydrotechnicznych na zmiany zdecydowano się, aby zoptymalizować wykonawstwo, a dla budynków konieczność ingerencji w oryginalny projekt była podyktowana faktem, że przez teren inwestycji przebiega linia wysokiego napięcia 110 kV. Uniemożliwiało to pracę maszyn o wysokości/wysięgu większych niż 4 metrów i realizację projektowego posadowienia pośredniego na palach dla dwóch z trzech realizowanych obiektów.

“ Kierownik robót hydrotechnicznych do wykonania tego zadania miał do dyspozycji doświadczonych pracowników sił własnych – brygadę specjalizującą się w robotach kafarowych oraz sprzęt: wibromłot PVE 40VM, który pracował w zestawie z dźwigiem gąsienicowym o nośności 80 t. - mówi Andrzej Cieśla, Inżynier Budowy, Oddziału FF Dyr. PP STRABAG.

Roboty hydrotechniczne rozpoczęto od pogrążenia ścianki szczelnej. Do realizacji ok. 140 m nabrzeża wykorzystane zostały grodzice o długości do 16.5 m i łącznej masie ponad 460 t. Kierownik robót hydrotechnicznych do wykonania tego zadania miał do dyspozycji doświadczonych pracowników sił własnych – brygadę specjalizującą się w robotach kafarowych oraz sprzęt: wibromłot PVE 40VM, który pracował w zestawie z dźwigiem gąsienicowym o nośności 80 t. Po zakończeniu pogrążania przystąpiono do robót żelbetowych oczezu. Ostatecznie, w składające się z 20 sekcji nabrzeże, wbudowano prawie 40 t stali zbrojeniowej i blisko 800 m³ betonu. Część odładowa była szalowana tradycyjnie z wykorzystaniem desekowań systemowych, natomiast po stronie odwodnej wykorzystano deski trawersy w postaci żelbetowych prefabrykatów.



Fot. Prace hydrotechniczne na nabrzeżu

Realizacja zasadniczej części robót hydrotechnicznych pokryła się w czasie z tajemniczym skażeniem wody w Odrze, o czym każdy z nas zapewne słyszał w mediach. W trosce o bezpieczeństwo pracowników, jeszcze przed ukazaniem się oficjalnych komunikatów, podjęta została decyzja o natychmiastowym wstrzymaniu prac. Roboty zostały wznowione przy zachowaniu szczególnej ostrożności dopiero po zidentyfikowaniu zagrożenia i potwierdzeniu, że ich kontynuowanie nie będzie zagrażać zdrowiu ani życiu robotników.

Skażenie Odry miało wpływ również na harmonogram pracy nurków, którzy musieli przerwać rozpoczęte już przeszukanie saperskie akwenu. Prace te ukończone

zostały we wrześniu, bezpośrednio przed przystąpieniem do robót pogłębiarskich. Oprócz zalegających na dnie Regalicy i basenu technicznego odpadów, nurkowie zidentyfikowali także przedmioty pochodzenia wojskowego oraz... zatopiony wrak. Ku rozczarowaniu wszystkich, a w szczególności nadzorującego prace archeologa, okazał się on jednak nie mającą wartości historycznej płaskodenną łodzią z lat siedemdziesiątych.

Ostatnim, będącym w realizacji elementem części hydrotechnicznej kontraktu są wspomniane wcześniej prace czerpalne. W celu pogłębienia dna do rzędnej głębokości technicznej STRABAG wydobydzie ok. 8 800 m³ urobku z dna akwenu. Do tego celu wykorzystywana będzie koparka z długim ramieniem oraz zestaw barek do transportu urobku, który zagwarantuje ciągłą pracę i terminową realizację zadania. Ryby na dnie akwenu mogą spać spokojnie – poza nadzorem saperskim i technicznym w stałą kontrolę prac zaangażowany będzie ichtiolog, a w pogotowiu czeka przygotowany zestaw do ratowania odłowionych przypadkiem zwierząt – zbiornika i napowietrzacza.



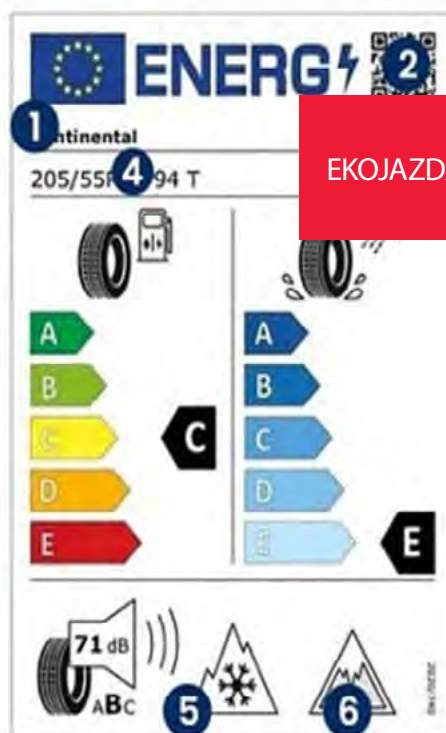
Fot. Nabrzeże w trakcie prowadzonych prac budowlanych, autor: Tomasz Majka, STRABAG

Pomoc w przygotowaniu artykułu

Andrzej Cieśla
Dyrekcja PP/FF

BAZA WIEDZY

- 1 Producent / marka
- 2 Kod QR (bezpośredni dostęp do publicznej bazy danych produktu UE)
- 3 Identyfikacja typu opony (numer pozycji)
- 4 Rozmiar opony, indeks nośności, indeks prędkości
- 5 Piktogram zimowy: 3PMSF
- 6 Piktogram przyczepności na lodzie



EKOJAZDA

Andrzej Gałęziewski, Roman Kocioł,
Wieclaw Wasowski
STRABAG BMTI

COMPLIANCE CONNY

Adam Mularz
STRABAG



EKOJAZDA

Sama idea EKO jazdy ma swoje początki w połowie lat 70. XX wieku. Wtedy po raz pierwszy zaczęto prowadzić systematyczne badania dot. wpływu techniki jazdy na zużycie paliwa. Powód? Pierwszy kryzys paliwowy i wzrost cen w USA o ponad 50%. Popularność tej techniki jazdy zyskała na znaczeniu, kiedy społeczność międzynarodowa dostrzegła problem związany z emisją szkodliwych gazów do atmosfery i zdecydowała się na podjęcie konkretnych działań.

1L zużytego ON to
2 650 g CO₂
w atmosferze

za 30% zużycia paliwa
odpowiadają opony

W STRABAG również podejmujemy działania, których celem jest realizowanie polityki zrównoważonego rozwoju – zgodnie z przyjętym zobowiązaniem osiągnięcia neutralności klimatycznej do roku 2040.

Każdy litr zużytej przez silnik benzyny to ok. 2 370 g CO₂, a w przypadku silników diesla jest to nawet więcej, bo 2 650 g CO₂. Istotny wpływ na ilość

zużywanego przez samochód paliwa mają opory toczenia. Jednym z elementów odpowiedzialnych za powstawanie tych oporów są opony zamontowane w naszych samochodach. Opona to jedyny element łączący nasze auto z nawierzchnią, po której się poruszamy, a powierzchnia styku odpowiada mniej więcej powierzchni kartki A4. Opony odpowiadają za 20 do 30 procent zużywanego w trakcie jazdy paliwa.

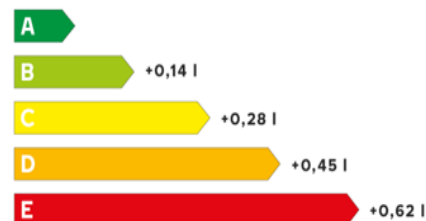
Co zatem można zrobić, żeby zminimalizować opory toczenia w naszych pojazdach? Z takim pytaniem zwróciliśmy się do Romana Kocioła, Kierownika Zakupów Centralnych STRABAG BMTI.



Odpowiednia klasa efektywności opony – podczas zakupu opon ważne jest sprawdzenie jej parametrów. Od 1 listopada 2012 r. opony sprzedawane w UE posiadają odpowiednie etykiety (podobne do tych, które znamy np.: ze sprzętu AGD). Na etykietach tych znajduje się między innymi informacja o efektywności energetycznej, przekładającej się na oszczędność paliwa.

Efektywność energetyczna opony zobrazowana została na kolorowej skali z oznaczeniami od A do E, gdzie kolor zielony z lit. A oznacza najbardziej oszczędną oponę. Różnica pomiędzy klasą najwyższą, a najniższą klasą może wynosić ok. 0,6 l/100 km.

Wybierając opony o wysokiej klasie efektywności energetycznej mamy gwarancję, że nasza jazda będzie bardziej ekonomiczna ale równocześnie ekologiczna, ponieważ w skrajnym przypadku możliwe jest zmniejszenie emisji CO₂ o 20%.



Dla 461 kompletów opon klasy D oraz żywotności opony na poziomie 50 tys. km, po przejściu na klasę B ilość zaoszczędzonego paliwa wyniesie 71 378 litrów, a zmniejszenie wyemitowanego do atmosfery CO₂ to 189 150 kg. - wylicza Roman Kocioł, Kierownik Zakupów Centralnych

Odpowiednie ciśnienie w oponach – o to możemy zadbać sami. Zalecane jest by raz w miesiącu, np. przy okazji tankowania paliwa sprawdzić czy w oponach mamy prawidłowe ciśnienie. Informacja o tym, jakie powinno być ciśnienie znajduje się zazwyczaj na naklejce umieszczonej w naszym aucie na słupku B po stronie kierowcy lub na klapce wlewu paliwa. Ciśnienie warto też sprawdzać przy dużych zmianach temperatury oraz zmianach obciążenia naszego auta. Spadek ciśnienia tylko o 0,3 bara przekłada się na 6% wzrost oporów toczenia. Właściwe ciśnienie, poza ekonomią ma też wpływ na inne obszary, w tym bezpieczeństwo jazdy i samo tempo zużycia opony.



zbyt niskie ciśnienie



prawidłowe ciśnienie



zbyt wysokie ciśnienie



- zwiększone opory toczenia opony w sekcjach bocznych
- ryzyko aquaplaningu
- wyższe opory toczenia i przegrzewanie opon
- wyższe zużycie paliwa
- wydłużona droga hamowania
- gorsza trakcja i reakcja na skręty kierownicą "pływanie" auta

- równomierne zużycie opon
- maksymalny kontakt opony z nawierzchnią
- bezpieczeństwo i komfort jazdy
- najkrótsza droga hamowania
- optymalne zużycie paliwa

- zwiększone zużycie opon w części środkowej
- ryzyko utraty przyczepności
- wydłużona droga hamowania
- ryzyko uszkodzenia opon
- szybsze zużycie elementów zawieszenia
- spadek komfortu jazdy

opracował: Andrzej Gałęziewski, Koordynator Floty Samochodowej STRABAG BMTI

COMPLIANCE CONNY

Szanowni Państwo,

chciałbym przedstawić Państwu nowe narzędzie online „Compliance Conny” opracowane przez Organizację Business Compliance, które pozwoli podjąć właściwą decyzję w przypadkach zamiaru podjęcia współpracy z potencjalnymi partnerami biznesowymi, Dostawcami, Podwykonawcami, Doradcą, Klientami i Partnerami Joint Venture.

„Compliance Conny” to narzędzie, które wspiera naszych współpracowników operacyjnych w podejmowaniu decyzji, czy i w jakiej formie nowy lub potencjalny partner biznesowy (klient, dostawca, podwykonawca, konsultant, partner joint venture) musi zostać sprawdzony przed zawarciem umowy. Po udzieleniu odpowiedzi na kilka pytań „tak/nie”, pracownik otrzyma informację, czy w konkretnej

sprawie należy skontaktować się z Partnerem BC, np. w celu sprawdzenia listy stron objętych sankcjami. Ponadto „Compliance Conny” może również zaoferować cenną pomoc, jeśli nie ma się pewności, jak postępować z konkretnym partnerem biznesowym.

Narzędzie online „Compliance Conny” jest teraz dostępne we wszystkich językach Grupy. pod <https://stranet.strabag.com/ComplianceConny>

Ponadto zgodnie z Instrukcją Służbową (Załącznik 02) dot. weryfikacji partnerów biznesowych naszego Systemu Zarządzania Zgodnością Biznesową (BCMS) przypominam, że przed podjęciem współpracy z konsultantem/pośrednikiem (w tym między innymi nieruchomości, ubezpieczycieli i innych brokerów, agentów lub agentów handlowych, konsultantów PR, konsultantów biznesowych i lobbystów) należy przeprowadzić sprawdzenie

przeszłości partnera biznesowego. Odbyna się to za pomocą kwestionariusza, który musi zostać wypełniony przez współpracowników operacyjnych i sprawdzony pod kątem kompletności przez Partnera BC.

Jednocześnie należy pamiętać, że przy zawieraniu umów doradczych lub maklerskich obowiązkowe jest skorzystanie z wzoru umowy. Projekt umowy wraz z wypełnionym Kwestionariuszem dot. sprawdzenia przeszłości musi następnie zostać przekazany przez Partnera BC odpowiedzialnemu specjalście ds. zgodności biznesowej.

Artykułu opracował

Adam Mularz
STRABAG

Nowy partner biznesowy?



Zapytaj Compliance Conny!

Compliance Conny powie Ci, czy Twój partner biznesowy powinien zostać poddany weryfikacji!

Nowe narzędzie online „Compliance Conny” pomoże podjąć właściwą decyzję w przypadku potencjalnych dostawców, podwykonawców, doradców, klientów i partnerów joint venture.

Z Compliance Conny szybko uzyskasz pewne informacje i będziesz wiedział kiedy należy skontaktować się ze swoim partnerem Business Compliance!

Tu znajdziesz Compliance Conny:
stranet.strabag.com/ComplianceConny



LUDZIE STRABAG

● STEPAN TEPLYY

MAJSTER MASZYN CSM 09-3X I MATISA R24,
DYREKCJI BUDOWNICTWA KOLEJOWEGO

Po dwóch stronach granicy



Fot. Stepan Tepliy przy podbijarce torowej CSM 09-3X

Panie Stepanie rozmawiamy tuż po obchodach Prawosławnego Bożego Narodzenia, które spędzał Pan w Ukrainie. Jednak tak naprawdę mieszka Pan po obu stronach granicy?

Tak, to prawda. Mój rodzinny dom leży ok. 60 km od Lwowa, w miejscowości Raliwka koło miasta Sambor. Do polskiej granicy jest to zaledwie 40 km. Swoją część dzielę pomiędzy te dwa kraje. Do Polski jeżdżę od roku 2007. Na początku były to wyjazdy z kategorii tzw. „small business”, bo korzystając z tego, że pracowałem wtedy w Ukrainie w systemie zmianowym i co drugi tydzień miałem wolny, wspierałem trochę wymianę handlową między Polską a Ukrainą. W Polsce aktualnie wynajmuję mieszkanie w Rzeszowie, ale w związku z tym, że moja praca to prawie ciągle delegacje, to można powiedzieć, że ciągle jestem w drodze.

Tą pracę w STRABAG zawdzięcza Pan w pewnym stopniu żonie z tego co wiem?

Można powiedzieć, że w pewnym stopniu, bo pomogła mi w tym rodzina mojej żony, której babcia była Polką. Do STRABAG trafiłem w 2014 roku, a przygoda z firmą zaczęła się od tego, że w Lewinie Kłodzkim, obok domu wuja żony, STRABAG prowadził prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 309. Patrząc na

specjalistyczny sprzęt do robót torowych pomyślałem sobie wtedy, że praca w takim dużym, europejskim koncernie budowlanym to byłoby dla mnie coś wielkiego. Wcześniej, w Ukrainie również pracowałem na tego typu maszynach torowych i zdobyłem już całkiem spore doświadczenie, które teraz mógłbym wykorzystać.

Wuj żony zdobył dla mnie kontakt do p. Jarosława Zaręby i niedługo potem byłem już umówiony na spotkanie we Wrocławiu. Samo spotkanie przebiegło w bardzo przyjaznej atmosferze. Okazało się, że moje kwalifikacje i doświadczenie są odpowiednie i tak zaczęła się moja przygoda z firmą STRABAG. Mogę tylko dodać, że po dziś dzień p. Jarosław to dla mnie najlepszy przełożony jakiego mogłem sobie wymarzyć. Zresztą nie byłem jedynym z Ukrainy, który w tamtym czasie został zatrudniony w STRABAG. Razem ze mną do firmy przyszło też dwóch kolegów, z którymi pracowałem w Ukrainie i zaczynaliśmy tu pracę jako prawdziwie międzynarodowa grupa złożona z 3 Ukraińców i 5 Polaków. W 2018 roku do STRABAG dołączył też mój brat.

Wrócimy jeszcze do maszyn torowych, ale teraz chciałbym spytać, jak mieszka się Panu w Polsce?

W Polsce mieszka mi się bardzo dobrze i faktycznie jest to mój drugi dom. Tak jak powiedziałem wcześniej, sporo jeżdżę po całym kraju i mogę powiedzieć, że Polska jest bardzo ładna i tutejsze krajobrazy bardzo mi się podobają, szczególnie Bieszczady. Lubię też Kraków, który przypomina mi nieco Lwów. Również kultura w Polsce jest bardzo podobna do tej, którą znam z mojego rodzinnego regionu w Ukrainie. No i ludzie - to że jest między nami ta łatwość porozumiewania się i nie chodzi tylko o kwestie językowe ale też właśnie otwartość i taką serdeczność.

Co sprawia Panu największą satysfakcję?

Widoczne efekty pracy mojej i mojego zespołu. Kiedy pakujemy się i wyjeżdżamy z wytwórni po usunięciu awarii i widzimy, że maszyna pracuje tak jak powinna, a cały proces produkcji rusza. Realizujemy też prace konserwacyjne i naprawy, dzięki którym zapobiegamy awariom, które mogłyby się wydarzyć i unieruchomić produkcję. Ponadto dużo satysfakcji daje również znalezienie rozwiązania dla kolejnego, nowego problemu, z którym przyszło się mi zmierzyć –mimo że pracuję już 10 lat to nadal bywam zaskakiwany sposobem, w jaki może popsuć się jakaś maszyna.

To, że znalazł Pan tutaj drugi dom jest szczególnie ważne w kontekście wydarzeń, które wywołał atak Rosji na Ukrainę. Jak zapamiętał Pan 24 lutego?

W dniu, kiedy wojsko rosyjskie przekroczyło granice Ukrainy, pracowałem w okolicach Katowic. Akurat realizowaliśmy prace w Mysłowicach, na linii kolejowej nr 180, a ja miałem być następnego dnia w Warszawie. 24 lutego, przed 6 rano, obudził mnie telefon od kolegi, który też z nami pracuje, ale w tym czasie był na urlopie i wyjechał odwiedzić rodziców w Winnicy w Ukrainie. Dalsze informacje były już w Internecie i TV. Dla mnie w tym momencie najważniejsza była rodzina, która była w Ukrainie. Od razu po nich wyruszyłem i spotkaliśmy się na granicy bo kiedy dojechałem na przejście, to moja rodzina już stała w kolejce czekając odprawę na polską stronę. Wieczorem byliśmy już z żoną i dziećmi razem w Polsce. Dla każdego z kim wtedy rozmawiałem, to co się wydarzyło, było przerażające. Mimo tego, że od jakiegoś czasu dużo się mówiło o możliwej agresji Rosji, to jednak nikt nie przepuszczał, że w XXI wieku coś takiego może się stać.

Wojna – temat rozmowy, którego lepiej żeby nie było, a jednak od tego nie uciekniemy, szczególnie w Pana sytuacji, kiedy żyje Pan, jak sam powiedział „po obu stronach granicy”.

Początek tej wojny, kiedy wszyscy uciekali z Ukrainy, z pewnością nie należy do dobrych wspomnień, a to jak wyglądały w tamtym czasie przejścia graniczne, można było zobaczyć w relacjach TV. Jednak dopiero będąc tam na miejscu dało się odczuć grozę tej sytuacji. Następnego dnia nie pojechałem na kolejną budowę. Starłem się, w miarę możliwości, zorganizować pomoc w obliczu tej tragedii. Ponieważ wcześniej regularnie przekraczałem granice w Krościenku lub Medyce to głównie na tych przejściach starałem się pomagać. Dzięki posiadanym dokumentom mogłem bez problemu przekraczać granicę w obie strony. Dysponuję firmowym busem VW Caddy, który dzięki zgodzie otrzymanej od mojej Dyrekcji, mogłem wykorzystać również jako środek transportu.

W jaki sposób Pan pomagał?

W pierwszym okresie po wybuchu wojny pomagałem głównie przewożąc pomoc humanitarną przez granicę. Akurat wtedy mieliśmy okresy tzw. postojowego, brałem również dni wolne. To, że mogłem zaangażować się w pomoc na granicy było możliwe również dzięki wyrozumiałej postawie mojego kierownictwa, za co chciałem jeszcze raz bardzo podziękować. W początkowej fazie, kiedy jeszcze nie było dużej ilości wolontariuszy, na przejściach wszystko działo się spontanicznie i docierało tam bardzo dużo paczek z pomocą i niezbędnymi artykułami. Dużo z tych rzeczy przywozili mężczyźni – Ukraińcy z całego świata, którzy nie mogli jednak przekroczyć granicy, bo wtedy nie mieli możliwości powrotu. Już od pierwszych dni wojny, w różnych placówkach i prowizorycznych magazynach zlokalizowanych po polskiej stronie granicy gromadzone były duże ilości artykułów, takich jak odzież, żywność, środki opatrunkowe i inne potrzebne rzeczy. W Ustrzykach Dolnych cała powierzchnia hali sportowej została wykorzystana jako magazyn pomocy humanitarnej. Między innymi stamtąd oraz bezpośrednio z innych samochodów ładowaliśmy mojego Caddy po sam sufit i dalej wiozłem to wszystko do podobnych punktów odbioru pomocy, które tworzone były po stronie Ukrainy, w tym niedaleko moich rodzinnych stron w Samborze. Następnie rzeczy te były już rozdzielane i rozdysponowywane do ludzi potrzebujących oraz bezpośrednio na front. Po wyładowaniu wszystkiego w Samborze ruszałem w drogę powrotną. Z Ukrainy zabierałem do samochodu osoby, które uciekały przed wojną do Polski, bo wydostanie się w tamtym czasie nawet z miast położonych blisko granicy nie było proste, jeżeli nie dysponowało się transportem. Większość z tych osób to kobiety i dzieci, często jedynie z podręcznym spakowanym „na szybko” bagażem.



Fot. Sambir, Ukraina firmowe Caddy pomieściło cały ładunek z większego Fiata Ducato, 4 marca 8:00

Jak na sytuację w Ukrainie zareagowali Pana koledzy i koleżanki w firmie?

Oczywiście Koleżanki i Koledzy z pracy nie pozostali obojętni i tak jak mogli również pomagali. Szczególnie chciałem podziękować za zaangażowanie Andżelice Czop z mojej Dyrekcji. Udał nam się wspólnie zorganizować duże ilości leków, środków opatrunkowych, a także śpiworów czy rzeczy potrzebnych na froncie, jak rękawice i kamizelki taktyczne, obuwie oraz nakolanniki. Z upływem czasu charakter pomocy się zmienia. Teraz te działania są sporadyczne. Ale zawsze jak jest jakaś prośba od kogoś z Ukrainy, że coś jest potrzebne, to wtedy próbujemy zareagować i zawsze od Dyrekcji też otrzymujemy wsparcie.



Fot. W oczekiwaniu na przekroczenie granicy

Od wybuchu wojny mija prawie rok. Działania wojenne toczą się głównie na wschodzie Ukrainy, jednak przeprowadzane ataki raketowe obejmują terytorium całego kraju. Jak obecnie wygląda sytuacja w Pana rodzinnych stronach w Ukrainie? Czy w tym regionie jest względnie bezpiecznie? Jak się teraz tam żyje? Czy da się normalnie funkcjonować?

Teraz, z perspektywy czasu, dla wielu osób trwająca wojna, jakkolwiek to zabrzmie, stała się w pewnym sensie codziennością. Wszyscy starają się, na tyle na ile jest to możliwe, normalnie funkcjonować. Spowszedniały już syreny alarmów przeciwlotniczych, których na szczęście ostatnio jest co raz mniej. Według mnie Ukraina, jako kraj i Ukraińcy naprawdę dobrze sobie radzą w konfrontacji z tak strasznym wrogiem i oczywiście nie do przecenienia jest tu wsparcie jakie otrzymujemy z całego świata. Jednak cena, którą za to płacimy jest niewyobrażalna. Martwi mnie to, że nie wiadomo, kiedy ten koszmar się skończy i ile osób jeszcze zginie.

Ten trudny okres pokazał, że mimo historycznych wydarzeń, nie zawsze tych dobrych, pomiędzy naszymi narodami jest silna więź. Jak to z Pana perspektywy wygląda?

Zachowanie Polaków było od samego początku fantastyczne i dalej jest i chciał bym żeby te relacje na zawsze pozostały na takim poziomie. Wielu moich rodaków otrzymało tu wsparcie, zarówno materialne i zapewnienie podstawowych warunków do życia, ale też takie płynące z serca. Dla ludzi, którzy często zostawili za sobą wszystko z dnia na dzień i byli zmuszeni ruszyć w nieznane, to wielkie emocjonalne obciążenie. To, że zostali tutaj przyjęci jak w rodzinie – bo fakty są takie, że wiele z tych osób znalazło schronienie w domach u polskich rodzin - to bardzo dużo znaczy. W ogóle ilość osób w Polsce, które jako wolontariusze włączyli się w pomaganie, wszystkie te zbiórki rzeczowe i finansowe, organizowane transporty, często w rejonu objęte działaniami wojennymi, wszystko to jest po prostu fantastyczne w całej tej tragicznej sytuacji, w jakiej znalazła się Ukraina. Według mnie nie tylko mieszkańcy Ukrainy a i cały świat jest zachwycony postawą Polaków i mam nadzieję że cały naród ukraiński zawsze będzie pamiętać postawę Polaków w tak trudnym czasie dla Ukrainy.

Pozostaje nam trzymać kciuki za szybki koniec tej wojny i wierzyć, że wszystko wróci na właściwe tory. Wróćmy teraz do tego czym zajmuje się Pan na co dzień.

Na co dzień, w STRABAG wykonuje zawód prowadzący pojazdy kolejowe i jestem majstrem naszej grupy. Obsługuję maszyny kolejowe, które wykorzystywane są do wyrównywania torów w planie i profilu. Takie „wyrównywanie torów” odbywa się po zakończonych pracach naprawczych, w skład których wchodzi wymiana subwarstw torowiska, wymiana podkładów i szyn oraz uzupełnieniu braków nowym tłuczniem. Wtedy zestawy, które prowadzę, wykonują swoją pracę. Oczywiście oprócz podbijania i profilowania torów, jest jeszcze wiele innych czynności, które są niezbędne, by pociągi mogły bezpiecznie poruszać się po torowisku z zaplanowanymi dla nich prędkościami. Do moich zadań należy ustalenie planu pracy maszyn i taki plan ustalę na dany dzień wspólnie z kierownikiem budowy. W trakcie dnia plany często są weryfikowane, bo, jak to na budowie pojawiają się sytuacje nieplanowane. Następnie trzeba przygotować maszyny do wyjazdu ze stacji na szlak. Kontrola podlega między innymi poziom płynów eksploatacyjnych, ciśnienie w układzie powietrza czy system radiołączności.



Fot. Podbijarka torowa CSM 09-3X oraz wózek GEDO podczas pracy na LK E30 w Krakowie

Na czym polega obsługa podbijarki?

Tak jak wspomniałem, podbijarki torowe wykorzystujemy do wyrównywania torów w planie i profilu oraz do zagęszczania tłucznia pod podkładami kolejowymi. Sama obsługa polega na wprowadzeniu na pulpicie sterowniczym maszyny wszystkich parametrów geometrii toru. Następnie moi koledzy z grupy wykonują pomiary specjalnymi wózkami GEDO, które od roku posiadamy, a wyniki tych pomiarów wprowadzane są do komputera. Mając wszystkie dane, można rozpocząć proces podbijania, czyli podnoszenia i nasuwania toru zgodnie z dokumentacją projektową. Tłuczeń pod torem jest zagęszczany, a Matisa R24 – maszyna, którą dysponujemy, umożliwia uzupełnianie tłucznia zgodnie z wymogami. Trzecia z maszyn DGS stabilizuje ułożony tor za pomocą wibracji wytwarzanych przez agregat.

Najczęściej wykonujemy trzy przejazdy całym zestawem, na bieżąco sprawdzając czy praca realizowana jest zgodnie z założonymi parametrami. Pomiary kontrolne dokonywane są przy pomocy wózków GEDO i jeżeli jest taka konieczność to ustawienia maszyn są odpowiednio korygowane. Oczywiście, nie jest to zadanie dla jednej osoby, bo pracujemy całą ekipą, gdyż są to dosyć skomplikowane urządzenia, do których obsługi potrzebny jest zespół. W moim zespole pracuje obecnie 7 osób. Trzy osoby obsługują podbijarkę torową CSM 09-3X, dwie osoby Matisa R24 i dwie osoby do obsługi wózków pomiarowych Gedo oraz dorywczo jedna osoba obsługuje DGS, bo nie zawsze jest z nami w zestawie.

Czy można porównać pracę w Ukrainie, w firmach których pracował Pan wcześniej z obecną pracą w STRABAG? Gdzie widzi Pan różnice, a gdzie podobieństwa?

Praca w tak dużym koncernie jak STRABAG jest naprawdę ciekawa. Oddział w którym pracuję wykonuje zlecenia w różnych częściach kraju i dzięki temu dużo podróżujemy, co dla mnie jest akurat plusem. Na pewno też tzw. zaplecze socjalne w STRABAG jest na wysokim poziomie. Porównanie z pracą w Ukrainie to trochę jak porównywanie dwóch różnych światów, chociażby dlatego, że było



to przedsiębiorstwo państwowe, a praca była w trybie zmianowym. Ogólnie jednak nie powiedziałbym, że było tam źle bo choćby same maszyny na których pracowałem to był całkiem nowoczesny sprzęt zresztą dzięki temu mogłem prawie „z marszu” wejść na sprzęt jakim dysponował w 2014 r. STRABAG. To, że zdecydowałem się zmienić pracę było podyktowane bardziej chęcią rozwoju i zdobywania kolejnych doświadczeń w firmie, która jest liderem na rynku.

Za rok będzie Pan obchodził 10-lecie pracy w STRABAG. Pozostaje życzyć dalszego zadowolenia z pracy i realizacji ciekawych kontraktów. Dziękuję za rozmowę i Sława Ukrainie.

ГЕРОЯМ СЛАВА (HEROJAM SLAWA) też dziękuje za rozmowę

Rozmowę ze Stepanem Teplyy poprowadził Łukasz Mielnik, Dział Komunikacji i PR STRABAG

SPS – STRABAG Portal for Suppliers

Digitalne zakupy w nowym Portalu Dostawców STRABAG

Digitalizacja procesów pracy w STRABAG zmienia oblicze naszych placów budów, a tym samym strategię zakupową. Usprawnienie i zwiększenie efektywności w zakresie współpracy z dostawcami to od kilku lat temat o kluczowym znaczeniu dla całego koncernu. Dzisiaj digitalne zakupy w STRABAG nie są już tylko kwestią przyszłości. To się naprawdę dzieje. System jest aktywny w Niemczech, Austrii, Czechach, Słowacji i na Węgrzech. Dostawcy rejestrują się również systematycznie na polskiej platformie zakupowej. Czym właściwie jest i jak działa SPS, dowiemy się od kolegów z Biura Zakupów Centralnych w cyklu artykułów, które ukażą się w tym i w kolejnych wydaniach naszego Newslettera.



Zaczniemy od wyjaśnienia znaczenia terminu SPS: co kryje się pod tą nazwą?

Waldemar Chmielewski: SPS - Strategic Procurement Solution, czyli Strategiczne rozwiązanie dla zakupów. Projekt ten polega na digitalizacji procesu zakupowego w koncernie STRABAG, a jego celem jest stworzenie digitalnej platformy zakupowej o nazwie SPS - STRABAG Portal for Suppliers, w tłumaczeniu: Portalu dla Dostawców STRABAG.

Jaka potrzeba zainicjowała projekt, którego celem było przeniesienie wszystkich zakupów w koncernie STRABAG na jedną platformę?

Zakupy stanowią ok. 70% całkowitego obrotu STRABAG. Dla przykładu ich wartość w 2018 roku wynosiła 10 mld EUR. Liczby te pokazały, jak ogromny wolumen tworzy proces zakupowy i jak kluczowym obszarem jest w skali działalności koncernu. Tak powstał projekt SPS – Strategic Procurement Solution, którego celem było wprowadzenie zarządzania zakupami w sposób strategiczny, poprzez ich digitalizację, utworzenie jednolitych standardów procesów zakupowych i prowadzenie współpracy z dostawcami na platformie zakupowej.

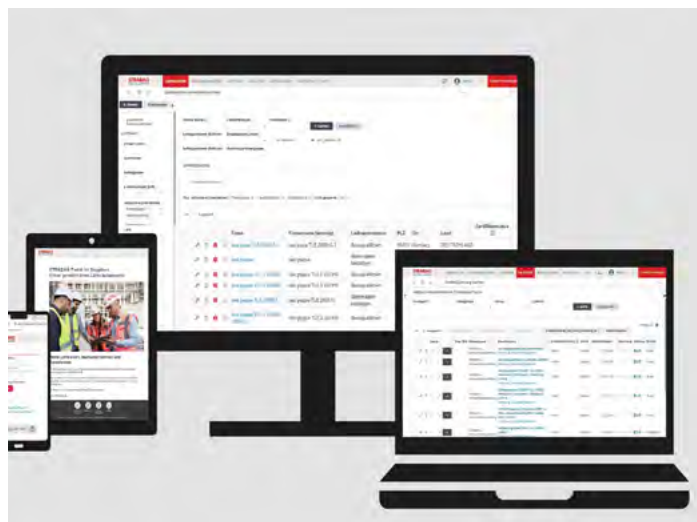


Jakie możliwości otwiera przed nami SPS?

SPS przenosi nas na wyższy poziom świadomości w zakresie zarządzania procesem zakupowym, dając do dyspozycji narzędzia do przetwarzania wysokiej jakości danych. System zbiera informacje nt. projektów i potrzeb zakupowych koncernu oraz zapewnia pracownikom STRABAG dostęp do nich w jednym miejscu. Dotychczas dane te były przechowywane w różnych aplikacjach, z których korzystamy na co dzień. Najważniejsze z nich to: iTWO, STRAbis, AS4U oraz Pumpy zakupowe i projektowe. Po przeniesieniu danych do Portalu SPS zostają one jednakowo uporządkowane, tak w Polsce, jak i w innych krajach koncernu, i możemy przeprowadzić proces zakupowy na podstawie informacji źródłowych jednorazowo wprowadzonych do systemu.

Poprzez ujednolicenie procesów i połączenie aplikacji koncernowych, zakupy w STRABAG zostaną w przyszłości w pełni zdigitalizowane. Dzięki funkcjom portalu, współpraca z dostawcami i podwykonawcami będzie łatwiejsza oraz efektywniejsza, a uproszczone procesy – szybsze i łatwiejsze do zastosowania w naszej codziennej pracy.

SPS umożliwi nam uzyskanie pełnej wiedzy o podwykonawcach. Zobaczymy, jaką usługę dana firma wykonywała dla nas podczas realizacji innych projektów i jakie były warunki współpracy. Sprawdzimy protokoły negocjacji, w tym informacje o udzielonej gwarancji. Będziemy mieli wgląd w umowy ramowe i dowiemy się, jak wyglądała współpraca ze STRABAG w przeszłości, co jest istotnym kryterium w procesie wyboru podwykonawcy do nowego projektu.





W Portalu SPS zostaną udokumentowane wszystkie zdarzenia biznesowe. Będziemy mogli je analizować i generować z nich raporty w zależności od potrzeb. Dzięki temu informacja będzie dostępna nie tylko na potrzeby określonej jednostki operacyjnej, ale umożliwi strategiczne planowanie zakupów.

Po przeniesieniu kontraktowania wyłącznie na platformę, szczegółowa wiedza o działalności zakupowej STRABAG będzie obejmowała wiele krajów. Powstaną wówczas korzystne warunki do negocjowania umów na poziomie całego koncernu. W zakresie dostaw strategicznych dla nas sortymentów, takich jak stal czy kruszywa, jesteśmy ważnym odbiorcą dla kluczowych graczy w Europie, a umowy o charakterze międzynarodowym przyczynią się do dalszego umacniania naszej pozycji na rynku.

Podsumowując, digitalizacja procesów zakupowych przyczyni się do wzrostu konkurencyjności STRABAG w wielu aspektach

*Więcej o celach i korzyściach
w [Bazie Wiedzy SPS](#)*



Jakie systemy koncernowe są zintegrowane z Portalem SPS?

Obecnie portal posiada aktywne połączenia z aplikacjami: STRAtheK (systemem informacji o projekcie), STRAbis (systemem informacji o zakupach) oraz ze wsparciem dla procesu zakupowego Od zapotrzebowania do zlecenia. Trwają prace nad połączeniem portalu z Invoice4U oraz systemem finansowo-księgowym w AS4U. W przyszłości Portal SPS zostanie zintegrowany z CATO i będzie oferował naszym budowlom asortyment dostępny obecnie na tej platformie, m.in. odzież roboczą oraz środki BHP.

Jako zespół SPS w Polsce jesteśmy przekonani, że połączenie aplikacji koncernowych z portalem zakupowym i systematyczna poprawa jakości tych połączeń, pozwolą użytkownikom pracować w przejrzystym i ergonomicznym środowisku IT. Integracja wszystkich systemów przyczyni się do nieprzerwanego przepływu informacji, bez konieczności wielokrotnego ich wprowadzania, i usprawni analitykę danych zakupowych, stając się istotnym narzędziem wsparcia dla kadry menadżerskiej w procesie podejmowania decyzji

Na polskiej platformie zakupowej SPS zarejestrowało się kilkuset dostawców. Ilu dokładnie i na jakim etapie jest wdrażanie systemu?

Dostawcy oraz podwykonawcy koncernu STRABAG, w tym firmy z Polski, mają już dostęp do Portalu SPS i biorą czynny udział w edycji danych i wymianie informacji. Jest to klasyczne połączenie procesów wewnętrznych koncernu z procesami zewnętrznymi B2B (business to business).

W Polsce, jako pierwszy moduł projektu SPS został uruchomiony moduł SRM (Supplier Relationship Management), czyli Zarządzanie relacjami z dostawcami. Jest to część portalu oparta na przebiegu pracy (workflow), która umożliwia kwalifikację dostawcy do naszego procesu zakupowego.

W ramach nauki systemu i badania rynku, jako Biuro Zakupów Centralnych zaprosiliśmy do współpracy na platformie 3 tys. firm. Pozytywnie odpowiedziało 15% z nich, tak że do połowy lutego 2023 r. na platformie mamy już zakwalifikowanych ponad 500 polskich dostawców. Liczba ta szybko rośnie, pomimo że konieczność pozyskiwania zgód na przetwarzanie danych osobowych RODO nieco spowalnia ten proces. Jestem przekonany, że po włączeniu się koleżanek i kolegów z dyrekcji operacyjnych do aktywnej kwalifikacji dostawców lokalnych, liczba firm na platformie osiągnie poziom niezbędny do uruchomienia kolejnego modułu SPS.

Dostawcy jakich spółek koncernu mogą rejestrować się już teraz?

W portalu rejestrują się dostawcy spółek STRABAG i STRABAG Infrastruktura Południe. Mamy też zgłoszenia firm z branży PFS i krajów, które nie uczestniczą jeszcze w projekcie SPS, takich jak Turcja czy Bułgaria.

Jakie korzyści przyniesie dostawcom STRABAG rejestracja w Portalu SPS?

Po zalogowaniu się podwykonawca ma dostęp do wszystkich swoich danych; może je aktualizować i samodzielnie nimi zarządzać. Dokumenty zamieszczone przez dostawcę, nawet na potrzeby tylko jednego projektu, są widoczne dla wszystkich użytkowników STRABAG. W przypadku utraty ważności certyfikatów i świadectw, podwykonawca dostaje z portalu informację, co i w jakim terminie powinien uaktualnić. W ten sposób pilnujemy ważności zasobów zamieszczonych w portalu.

Po zarejestrowaniu się, podwykonawca może uczestniczyć we wszystkich przetargach STRABAG, w zależności od specyfiki prowadzonej działalności i przedstawionej oferty. Do dyspozycji ma praktyczną wyszukiwarkę przetargów, umożliwiającą w łatwy sposób odnalezienie projektów, przy realizacji których chciałby z nami współpracować. W portalu dostawca może sprawdzić, jakie zapotrzebowanie ma STRABAG w danych asortymentach, albo będzie dostawał od nas zapytania w zakresie tych grup towarowych, w których jest zarejestrowany. Takie zapytania są generowane automatycznie i wysyłane do dostawcy spełniającego kryteria, które nasz pracownik po przefiltrowaniu ustawi w portalu. Może to być np. kryterium miejsca prowadzonej działalności czy kryterium obrotów.

SPS



- centralne przechowywanie danych w portalu
- kompleksowa kontrola danych
- certyfikaty / świadectwa aktualne dla wszystkich projektów i podmiotów STRABAG
- kompleksowa kontrola dokumentów
- realizacja zamówień bez dokumentacji papierowej
- mobilne korzystanie z portalu
- praktyczna wyszukiwarka przetargów
- bezpośredni dostęp do dokumentów i informacji przetargowych
- uproszczona procedura przetargowa



Dotychczas automatycznie wysyłanych było kilkaset zapytań do wszystkich dostawców z bazy w STRABisie, na które otrzymywaliśmy kilkanaście ofert. Filtry dostawców nie zawsze były aktywne ze względu na niewystarczającą ilość dostępnych informacji. W Portalu SPS podwykonawca wprowadza podczas rejestracji znacznie więcej danych w porównaniu ze STRABisem, co daje możliwość zawężenia grona firm, do których zwracamy się z zapytaniem ofertowym. Takie dane, jak np. wielkość obrotu dostawcy, jego potencjał, miejsce prowadzonej działalności, stają się później filtrami umożliwiającymi nam bardzo precyzyjne dotarcie do konkretnego podwykonawcy. Jeżeli firma zatrudnia 5 osób, a pożądany przez nas potencjał wynosi 100 pracowników, to podwykonawca dysponujący zasobami poniżej oczekiwanego przez nas poziomu, tego zapytania nie dostanie – oczywiście pod warunkiem, że kryterium to zostanie uwzględnione w zapytaniu.

Obecność w portalu zwiększa prawdopodobieństwo nawiązania przez dostawcę współpracy ze STRABAG. Podwykonawcy niezarejestrowani tracą możliwość otrzymywania automatycznych informacji o prowadzonych przez nas przetargach. W trakcie rejestracji w portalu weryfikujemy m.in. adresy z naszej bazy danych. Jeżeli jakieś informacje uległy zmianie, to firma spoza portalu nie ma możliwości ich aktualizacji; wtedy do niej nie dotrzemy, ponieważ większość zapytań jest generowana z systemu. W Portalu SPS mogą rejestrować się również nowi dostawcy, z którymi dotąd nie współpracowaliśmy. Oczywiście po zaakceptowaniu warunków funkcjonowania portalu i wyrażeniu zgody na zarządzanie przez nas danymi tej firmy.

Docelowo, na platformie nie tylko STRABAG będzie oceniać podwykonawców, ale również podwykonawcy będą mieli możliwość dokonania oceny współpracy z nami na bazie doświadczeń zdobytych podczas wspólnej realizacji kontraktów. Tak wszechstronnie zebrane informacje zwrotne będą szansą na budowanie jeszcze efektywniejszych relacji z naszymi partnerami biznesowymi.

Więcej korzyści dla dostawców na stronie
supplier.strabag.com/pl



Czy dostawcy chętnie się rejestrują? Jak pokrótce wygląda ten proces?

W Polsce prowadzimy aktywną kwalifikację dostawców (onboarding), polegającą na zapraszaniu dostawców do podpisania zgody na rejestrację w portalu. W trakcie tego procesu dane dostawców są wprowadzane przez pracowników STRABAG, a dostawcy je tylko weryfikują: aktualizują bądź potwierdzają ich zgodność. Z naszych dotychczasowych doświadczeń wynika, że funkcja samorejestracji oraz możliwość samodzielnego zarządzania danymi w portalu są wykorzystywane przez dostawców w bardzo ograniczonym zakresie. Podobne tendencje występują na rynku niemieckim, gdzie koledzy i koleżanki z Działu Zakupów wprowadzili do systemu dane większości firm samodzielnie. Zjawisko to jest związane bezpośrednio z sytuacją rynkową, która obecnie sprzyja podwykonawcom. Dopóki ten stan nie ulegnie zmianie, będziemy aktywnie wspierać podwykonawców w procesie rejestracji.

.Kto poza dostawcami będzie użytkownikiem platformy zakupowej?

Użytkownikami będą wszyscy uczestnicy wewnętrznego procesu zakupów: „zakupowcy”, inżynierowie, kalkulatorzy, pracownicy budowy, BZC i managerowie wszystkich szczebli. Dla użytkowników wewnętrznych platforma będzie przede wszystkim cennym źródłem wiedzy. Kalkulatorzy sprawdzą tu, jaka jest cena stali lub betonu, do kogo się zwrócić, żeby otrzymać tę cenę na etapie kalkulacji, a „zakupowicz” – na etapie realizacji. Manager natomiast będzie mógł przeanalizować m.in. jak kształtowały się ceny stali w ostatnim

półroczu, czy jakiego może udzielić rabatu podczas negocjacji cenowych.

Co okazało się być największym wyzwaniem podczas wdrażania SPS?

Na rynku budowlanym w Polsce funkcjonują już platformy zakupowe dla dostawców. Wyjątkowość naszego portalu polega na założeniu, że wykorzystujemy w nim wszystkie dane zgromadzone dotychczas w innych aktywnych aplikacjach. Nie wprowadzamy ich od początku, tylko korzystamy z danych historycznych, na których bazuje nasza wiedza i doświadczenia zdobyte na przestrzeni wielu lat. Ta bardzo ważna cecha SPS stanowi jednocześnie największe wyzwanie projektu. Jest nim połączenie wielu aplikacji i przeniesienie zgromadzonych w nich danych na jedną platformę zakupową.



Gdyby portal zakupowy nie uwzględniał naszych potrzeb i historii, to z punktu widzenia wdrożenia, byłby rozwiązaniem dużo prostszym, ale pozbawiłby nas wieloletniego doświadczenia, które leży u podstaw naszego know-how i procedur efektywnego działania. Chcemy na przykład mieć 3 dostawców przy porównaniu ofert, a każdy z nich musi uzyskać pozytywną ocenę. Ważne jest też, żeby akceptował nasze wartości, dlatego m.in. podczas rejestracji w portalu SPS dostawca opisuje działania, jakie prowadzi w zakresie zrównoważonego rozwoju. Dla nas to istotna informacja, ponieważ za jakiś czas firma ta będzie musiała dostosować się do działań STRABAG w zakresie zrównoważonego rozwoju, szczególnie neutralności klimatycznej, którą osiągniemy do 2040 r.

Wracając do wyzwania... Nie będziemy na przykład zmieniać w całym koncernie sposobu kalkulacji. Skoro mamy już do tego skuteczne narzędzia, to naszym celem jest, aby wyniki pracy w aplikacjach w postaci gotowych kalkulacji były „widziane” przez platformę. Podobnie jest z bazą adresową, która w skali koncernu liczy setki tysięcy adresów - nie chcemy jej utracić, dlatego zostanie zaktualizowana. Stosowane przez nas dotychczas aplikacje nadal będą działały, a dane z nich będą przejmowane przez platformę SPS. To pozwoli na przykład na wygenerowanie dokumentów zgodnych z naszymi procedurami: wysłanie zapytania, porównanie ofert, sporządzenie zamówienia czy umowy. Te wszystkie obszary będą ze sobą połączone na platformie.

Aplikacje będą nadal pracowały w tle. Nawet się nie zorientujemy, że korzystamy na przykład z bazy w STRABisie, ponieważ adresy będą dostępne w SPS. Po sporządzeniu kalkulacji, jednostki podzlecenia z tej kalkulacji, niezbędne do zakontraktowania, będą również widoczne na platformie. Chociaż kalkulacje nie będą przygotowywane w SPS, to zostaną do nich wykorzystane dostępne tam dane. Czyli na platformie wchodzimy w konkretny projekt, widzimy zapotrzebowanie i wybieramy, co chcemy kupić, następnie generujemy zapytania



Więcej informacji
na stronie:
www.supplier.strabag.com/pl

Infolinia SPS:

00800 224 33 224
sps.support.pl@strabag.com
strabag.com



STRABAG
SOCIETAS EUROPAEA

firm, które były zainteresowane współpracą w danych obszarach. Przykładowo po wybraniu kategorii beton pojawiają się producenci i dostawcy betonu. Jeżeli zależy nam jeszcze, żeby firma działała w pobliżu budowy, wybieramy kategorię lokalizacji. I do takich właśnie dostawców zostanie wygenerowane zapytanie.



Kto wdraża SPS w Polsce? Jak wygląda zaangażowanie pracowników jednostek operacyjnych w realizację projektu?

Od początku koordynuję wszystkie działania SPS w Obszarze Koncernu UB6Q w Polsce. Wdrożenie prowadzimy w spółkach STRABAG i STRABAG Infrastruktura Południe. W skład naszego interdyscyplinarnego zespołu projektowego wchodzi specjalista w zakresie technicznego wsparcia użytkowników SPS: Iwona Piotrowska i Krzysztof Klonowski z Biura Zakupów Centralnych oraz Waldemar Chełchowski i Kamil Pietrucha z SID Application Services & Data Science. Anwar Al-Saqaf z BZC i Krzysztof Orchowski z Biura Digitalizacji zajmują się rozwojem oprogramowania, łącząc wiedzę merytoryczną i techniczną w obszarze zakupów i zintegrowanych systemów komputerowych..

Skontaktuj się z nami
[Zespół SPS w Polsce](#)



Biorąc pod uwagę dotychczasowy stopień zaawansowania przygotowań do rozpoczęcia procesu zakupowego w Portalu SPS, najbliższym terminu przeniesienia pracy na digitalną platformę jest Dyrekcja PP. Zakupy na potrzeby projektów kubaturowych w 95% realizowane są z wykorzystaniem połączonych aplikacji koncernowych STRAthek, iTWO i STRABis. Po uzupełnieniu przez kolegów i koleżanki z Działu Zakupów Dyr. PP adresów swoich dostawców, czyli po przeprowadzeniu onboardingu zakończonego kwalifikacją dostawców, czynności zakupowe będą mogły zostać przeniesione ze STRABis do portalu SPS. W kilku pozostałych dyrekcjach rozpoczęła się już kwalifikacja adresów na platformie.

Digitalizacja jest jednym z kluczowych obszarów rozwoju STRABAG. Na początku proces przejścia do digitalnego środowiska pracy może wymagać od nas, jako użytkowników systemu, większej ilości czasu i uwagi, niż działanie wg znanych schematów.



Zapewniam Państwa, że nasz Team SPS przez cały ten okres będzie profesjonalnie i entuzjastycznie wspierał Was w procesie zmiany. Szczerze wierzymy, że po poznaniu wszystkich możliwości platformy, podzielą Państwo nasz entuzjazm do korzystania z coraz doskonalszych narzędzi pracy.

Jakie są przyszłe etapy rozwoju SPS?

Trwające obecnie wdrażanie modułu SRM (Zarządzania relacjami z dostawcami) obejmuje rejestrację w portalu SPS dostawców, których docelowa liczba powinna osiągnąć poziom 3 tys. W 2023 r. uruchomimy jeszcze kolejne dwa moduły projektu SPS:

- S2C (Source-to-contract), czyli Od zapotrzebowania do umowy - obejmuje zarządzanie przetargami: od zapytania ofertowego do udzielenia zamówienia, jak również zarządzanie umowami: od chwili zawarcia umowy po administrowanie nią (połowa 2023 r.)
- P2P (Purchase-to-Pay), czyli Od zakupu do płatności - digitalizuje cały proces zamówień i obejmuje zamawianie, odbiór dostawy/usługi, przesyłanie faktur oraz dokumentację dotyczącą weryfikacji faktur i przebiegu płatności.

Za rozmowę dziękujemy Waldemarowi Chmielewskiemu, Dyrektorowi Biura Zakupów Centralnych i Koordynatorowi SPS w Polsce.