

INFORMACJE DLA PRACOWNIKÓW

STRABAG
TEAMS WORK.

Newsletter

STRABAG w Polsce

Oddajemy w Wasze ręce kolejny numer newslettera, w którym raz na kwartał prezentujemy informacje dotyczące ciekawych wydarzeń w firmie i na naszych budowach. Tradycyjnie, wiele miejsca poświęciliśmy rozmowom z Wami w sekcji „Ludzie STRABAG”.

W newsletterze znajdziecie, między innymi, informacje o nowych kontraktach realizowanych przez STRABAG w Polsce, a także ciekawostki z placów budów, np.: jak w nasypie linii kolejowej drążono przejście dla pieszych i rowerzystów, które powstało w ramach budowy drogi wojewódzkiej 815 Parczew – Lubartów.

Jak zawsze, sporo miejsca poświęciliśmy na rozmowy z Wami. W tym numerze dowiecie się między innymi, jak wygląda praca operatora koparki, a także poznacie relację z 6000 km trasy rowerowej pokonanej w 60 dni.

W części baza wiedzy STRABAG prezentujemy między innymi relację ze spotkania, na którym kadra kierownicza omawiała nową strategię Koncernu – Faster Together 2022. Przedstawiamy również ofertę nowych szkoleń dla operatorów maszyn, która jest dostępna w ramach Akademii Zawodowca.

Nie zabraknie też informacji o inicjatywach, w które angażują się pracownicy, jak akcje charytatywne, czy wydarzenia biegowe. Przedstawiamy też zwycięzców konkursu filmowego „Mój dzień w STRABAG w 30 sekund”.

Zachęcamy Was do współtworzenia tego newslettera.

- jeżeli na Waszej budowie albo w Waszym biurze dzieje się coś ciekawego, o czym chcielibyście poinformować innych pracowników,
- jeżeli znacie pracowników- kogoś „pozytywnie zakręconego”, kto chciałby przybliżyć innym swoje hobby lub opowiedzieć o swojej pracy.

Skontaktujcie się z nami!



STRABAG
to ciekawi
ludzie



Czekamy też na Wasze komentarze i uwagi – piszcie do nas, a tym czasem zapraszamy do lektury!

Zespół redakcyjny: Urszula Komorowska, Łukasz Mielnik, Maciej Tomaszewski.

Kontakt:
e-mail: komunikacja@strabag.com
Tel: +48 22 7144 329

Nasze kontrakty

W IV kwartale roku 2019 STRABAG podpisał umowy na realizację 56 projektów o łącznej wartości 593,8 mln PLN netto.

Wśród podpisanych umów jest 6 dużych kontraktów - każdy o wartości powyżej 20 mln PLN. Kontrakty w podziale na poszczególne piony budownictwa:

Budownictwo
Infrastrukturalne 51
kontrakty / wartość:
385,2 mln PLN netto

Budownictwo Ogólne:
5 kontraktów / wartość:
208,6 mln PLN netto

Wśród nowych projektów są między innymi:

Budowa WIM w Legionowie Umowa podpisana w październiku 2019 roku przez konsorcjum STRABAG i ZÜBLIN z Wojskowym Instytutem Medycznym w Warszawie. Wartość kontraktu to ok. 67,5 mln PLN netto.

Zakres prac obejmuje budowę obiektu o pięciu kondygnacjach nadziemnych oraz podziemnego parkingu. W ramach podpisanej umowy powstanie budynek szpitala wraz z wykończeniem i wyposażeniem w sprzęt medyczny oraz niezbędnymi instalacjami: elektrycznymi, teletechnicznymi, sanitarnymi oraz sprzętem medycznym (kolumny, mosty medyczne, lampy i panele nadłóżkowe). Wykonana zostanie również niezbędna infrastruktura oraz drogi dojazdowe.

Nowy obiekt o powierzchni całkowitej brutto 14,5 tys. m² i kubaturze 57,5 tys. m³ zostanie połączony łącznikiem z istniejącą przychodnią. Filia WIM będzie dysponowała 90 miejscami hospitalizacji pacjentów oraz specjalistycznym blokiem operacyjnym, złożonym z dwóch sal operacyjnych. Znajdą się tu oddziały: kardiologiczny, chirurgiczny, intensywnej terapii, chorób wewnętrznych, okulistyczny i ginekologiczno-położniczy oraz izba przyjęć.



Przedstawiciele STRABAG oraz Zamawiającego z symboliczną poziomnicą podczas uroczystego rozpoczęcia prac.

Obwodnica Marek Umowa podpisana w listopadzie 2019 r. pomiędzy STRABAG Sp. z o.o. i GDDKiA ma wartość 135 mln PLN netto. Projekt realizowany w formule „projektuj i buduj”.

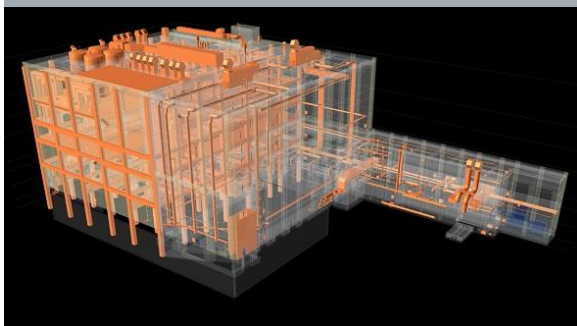
Prace obejmują kontynuację projektowania oraz budowę – początek prac budowlanych planowany jest na wiosnę 2020 r., drogi ekspresowej S8 od węzła Marki (bez węzła) do węzła Kobyłka (z węzłem). Zakres prac obejmuje między innymi: wykonanie łącznicy wraz z infrastrukturą w obrębie węzła Marki, wykonanie węzła Kobyłka wraz z OUA, wykonanie kładki w rejonie ul. Letniskowej oraz budowę dróg dojazdowych do węzłów i najazdów na wiadukt, a także budowę pasów technologicznych wzdłuż S8, ścieżek rowerowych i chodników. Ciąg główny trasy wykonany z nawierzchni bitumicznej ma długość 8,2 km, pasy technologiczne z prefabrykatów betonowych to łącznie 6,8 km. Długość dróg przy węzłach wynosi 4,1 km, drogi dojazdowe 9 km, a drogi rowerowe i chodniki 7,4 km. Na realizowanym odcinku jest w sumie 9 wiaduktów i 34 przepusty.



Budowa walcowni Bridgestone

w Poznaniu Umowa o wartości ok. 78 mln PLN netto podpisana w grudniu 2019 r. pomiędzy STRABAG i Bridgestone w Poznaniu.

W ramach realizowanego kontraktu powstanie budynek walcowni o kubaturze 15 tys. m³ z częścią pomocniczą, magazynem wysokiego składowania, łącznikiem, kanałami technologicznymi wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, instalacyjną, drogową, niezbędnymi budowlami instalacyjnymi, drogowymi, technologicznymi. Walcownia będzie miała konstrukcję żelbetowo słupowo – ryglowaną z elementami stalowymi i prefabrykowanymi. Kontrakt charakteryzuje się krótkim terminem realizacji: prace budowlane rozpoczęły się 16 grudnia 2019 r., a planowane zakończenie budowy to sierpień 2020 r. Dodatkowym wyzwaniem jest prowadzenie robót na bardzo ograniczonym terenie budowy oraz przy czynnym zakładzie produkcyjnym. Obecnie realizowane są rozbiórki, platforma robocza, rozpoczęto wykonywanie posadowienia pośredniego – kolumny DSM. Kontrakt realizowany jest w formule STRABAG Team concept.



Model nowej walcowni Bridgestone

Połączenie węzła autostradowego A4

Bochnia z DK 94 – etap I Umowa o wartości blisko 30 mln PLN netto podpisana w listopadzie 2019 r. pomiędzy STRABAG Infrastruktura Południe i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie.

Okres realizacji inwestycji to 20 miesięcy. Celem I etapu jest połączenie węzła Bochnia z ul. Krzeczowską. Wybudowany zostanie prawie 2 kilometrowy odcinek drogi klasy G wraz z siecią infrastruktury podziemnej i naziemnej. Powstaną dwa nowe ronda, skrzyżowania oraz przebudowane będą istniejące drogi. Wyzwaniem, ze względu na trudne warunki gruntowe, będzie wzmocnienie podłoża nowej drogi. Wraz z podwykonawcami na kontrakcie pracować będzie ok. 100 pracowników. Droga połączy nieistniejący obecnie węzeł autostradowy ze strefą aktywności gospodarczej oraz z miastem Bochnia, a docelowo z DK 94.



Uroczyste wbicie łopaty na inwestycji – węzeł Bochnia

Budowa węzła przesiadkowego Głębokie

w Szczecinie Umowa o wartości 53,5 mln PLN netto podpisana w grudniu 2019 r. pomiędzy STRABAG a Miastem Szczecin.

W ciągu 24 miesięcy wykonana zostanie pętla tramwajowo-autobusowa z peronami tramwajowo-autobusowymi typu „door to door”, miejscami postojowymi „kiss&ride”, stanowiskami postoju taksówek i parkingiem rowerowym. Pętla posiadać będzie budynek socjalny z poczekalnią dla pasażerów. W ramach przebudowy skrzyżowania al. Wojska Polskiego z ul. Zegadłowicza, ul. Kupczyka i ul. Miodową powstanie 4 wlotowe rondo turbinowe. Inwestycja obejmie również budowę parkingu z zachowaniem walorów parkingu leśnego i okolicznego drzewostanu.



Wizualizacje węzła przesiadkowego Głębokie

Ciekawostki z naszych kontraktów

Tunelowa konstrukcja dwururowa o największej średnicy w Polsce dla ruchu pieszego i rowerowego. Obiekt o tak intrygującej nazwie powstał w ramach zrealizowanego przez STRABAG, Dyрекcję PJ/BB kontraktu – rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 815 na odcinku Parczew – Lubartów.

Dwukomorowe przejście podziemne wykonano w celu przeprowadzenia drogi dla rowerów oraz chodnika dla pieszych w nasypie linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północ w km 49,774, która przecina DW nr 815. Wąska skrajnia pozioma drogi pod istniejącym, starym, wiaduktem kolejowym uniemożliwiała zlokalizowanie tam chodnika oraz ścieżki rowerowej, które zostały wybudowane na całej długości modernizowanego odcinka drogi. Konieczne było zastosowanie alternatywnego rozwiązania, które pozwoliłoby na przeprowadzenie ruchu pieszego i rowerowego pod torami.

Wykorzystano w tym celu tunelową konstrukcję dwururową, o największej średnicy w Polsce, służącą dla ruchu pieszego i rowerowego, wybudowaną w nasypie kolejowym. Część przelotowa wykonana została z rur typu GRP o średnicy DA 3600 mm, długości $L = 23,85$ m i sztywności nominalnej 64000 N/m². W pierwszej nitce przejścia poprowadzono jezdnię drogi dla rowerów o szerokości 2,40 m i wysokości skrajni 2,50 m. W drugiej nitce poprowadzono chodnik dla pieszych o szerokości 2,0 m i wysokości skrajni 2,50 m.

Prace przy realizacji przejścia prowadzone były w nasypie, przy zachowaniu przejezdności linii kolejowej. Projekt zakładał bezwykopowy przewiert przez nasyp, przy zastosowaniu jednoetapowego mikrotunelingu, bez użycia płuczek wiertniczych i iniekcji, z w pełni kontrolowanym spadkiem oraz azymutem i systemem zabezpieczającym przed osuwaniem się gruntu do wnętrza głowicy.

Jest to metoda polegająca na drążeniu tunelu przy pomocy wielopłaszczyznowej tarczy wiertniczej, która przemieszcza się dzięki naporowi zespołu siłowników

umieszczonych w komorze startowej. Urobek z czoła głowicy usuwany jest na matach wyłożonych na dnie rury GRP 3600, poprzez specjalną platformę transportową z wyciągarką hydrauliczną. Sterowanie całym procesem wiercenia odbywa się przy pomocy specjalnej głowicy przegubowej, której kierunek zmienia się z użyciem przegubu płaszcza głowicy, sterowanego za pomocą w pełni kontrolowalnych siłowników, rozmieszczonych symetrycznie.

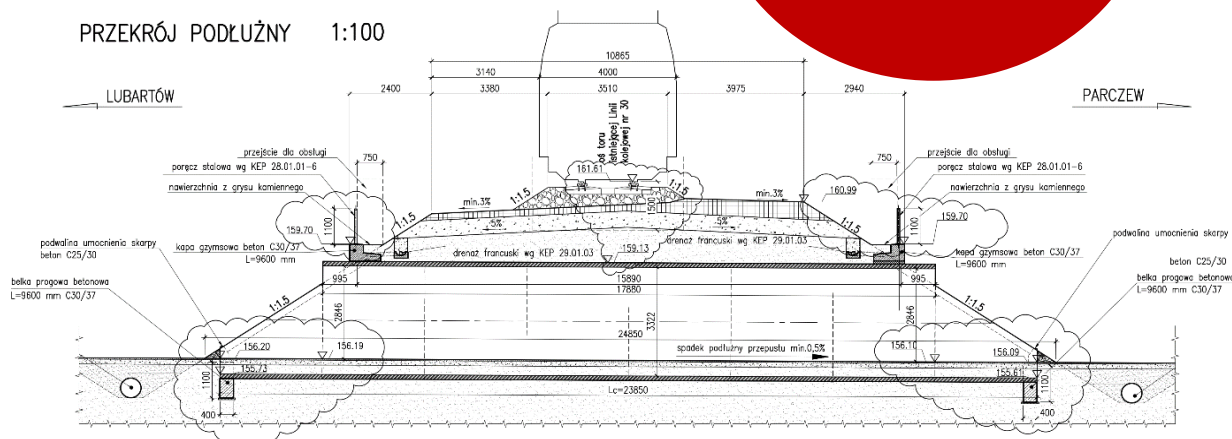


Kręgi tunelu dostarczone na miejsce budowy

Prace przygotowawcze do wykonania obiektu, wartego 3,7 mln PLN netto, rozpoczęto w połowie lipca 2019. W ich zakres wchodziło między innymi: wykonanie konstrukcji odciążającej na torach kolejowych nad realizowanym obiektem oraz przygotowanie komory startowej.

Pierwsza próba drążenia tunelu odbyła się na początku sierpnia 2019. Jak to bywa, w przypadku zastosowania danej technologii po raz pierwszy, konieczne były modyfikacje pierwotnych założeń

Część przelotowa z rur GRP o średnicy DA 3600 mm, długości $L = 23,85$ m i sztywności nominalnej 64000 N/m².



Tarcza, której zadaniem było drążenie w nasypie, nie była niestety w stanie urabiać gruntu. Powodem były przyjęte założenia projektowe tarczy. Wykonawca tej części prac, przy budowie innych tuneli wykorzystywał tarcze o maksymalnej średnicy 2,0 m. Przeniósł powyższe rozwiązania konstrukcyjne przy tej realizacji, do zastosowanej tarczy o średnicy 3,6 m. Jak pokazały próbne wiercenia, okazało się to niewystarczające. Aby rozwiązać problem z urabianiem gruntu, konieczna była zmiana założeń oraz przeprojektowanie tarczy i wprowadzenie kilku modyfikacji - w tym m.in. zwiększenie ilości zastosowanych silników napędzających tarczę.



Prace przy budowie tuneli

Po tygodniu od pierwszej próby i wprowadzeniu zmian przeprowadzona została druga próba. Tym razem tarcza z trudem i w małym tempie „wcierała się” w nasyp. Pojawiło się też ryzyko, że dojdzie do awarii tarczy w trakcie wiercenia. Podczas prac w nasypie napotkano również na duży głaz, który powodował trudności w sterowaniu głowicą. Ewentualna naprawa tarczy w tunelu byłaby trudna, a usunięcie głowicy sterującej niemożliwe, dlatego podjęta została decyzja o jej usunięciu. Ostatecznie drążenie w nasypie wykonane zostało przy pomocy minikoparki, przy zachowaniu naporu zespołu silników umieszczonego w komorze startowej.

Sposób, w jaki zespół budowy wykonał drążenie, to dobry przykład niekonwencjonalnego myślenia i poszukiwania rozwiązań. Dzięki połączeniu metody typowo „górnictwej” i elementów mikrotunelingu, za pomocą siłowników hydraulicznych kolejne odcinki rury kompozytowej stanowiące sekcje tuneli były wpychane w powstający otwór.

Drążenie i przeciskanie każdego z dwóch tuneli, bez robót przygotowawczych, trwało około 7 dni. Na początku września zakończono wykonywanie przecisków.



We wrześniu zamontowano elementy początkowe i końcowe każdego z tuneli, a w październiku wykonano roboty wykończeniowe m.in. kapy gzymsowe, belki progowe, umocnienia skarp.

Warto wspomnieć, że w trakcie realizacji, dodatkowym utrudnieniem była konieczność każdorazowego przerywania prac podczas przejazdu pociągu, a w wyniku zmiany zastosowanej technologii należało, konieczne było codzienne wykonywanie ręcznego podbicia torów. Było to dodatkowe wyzwanie, ponieważ ze względu na wynikające z budowy utrudnienia w ruchu kolejowym, w postaci ograniczenia prędkości pociągów do 60 km/h, harmonogram prac wymagał możliwie szybkiego ich zakończenia.

Pomoc w opracowaniu artykułu: Konrad Rembisz



Ukończone przejście pieszo - rowerowe pod torami linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin Północ

STRABAG wznosi prawie 100 metrowy biurowiec w samym centrum stolicy.

Central Point to nowoczesny budynek biurowy z 24 kondygnacjami nadziemnymi i 4 podziemnymi oraz częścią usługowo – handlową, który jest zlokalizowany przy skrzyżowaniu ul. Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej.



Wizualizacja powstającego Central Point

Ponad 30 lat temu, w niedalekim sąsiedztwie obecnie trwającej budowy, powstał znany wszystkim i będący dziś jedną z wizytówek stolicy hotel Marriott. Central Point jest kolejnym, budowanym przez STRABAG, w centrum Warszawy wysokościewcem.

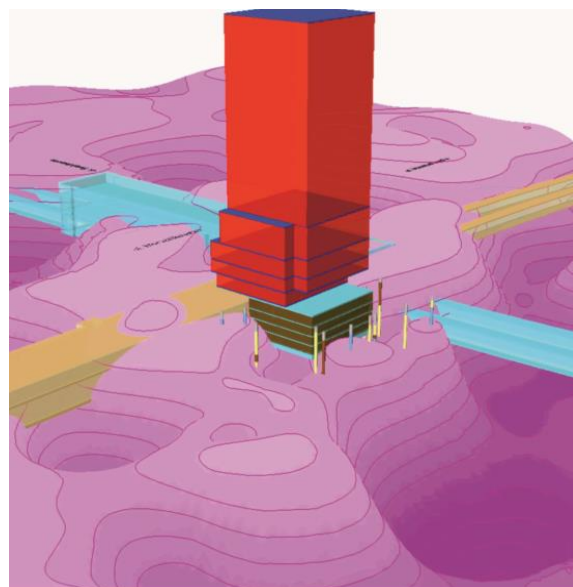
Budowa Central Point zlokalizowana jest w bliskim sąsiedztwie stacji metra Świętokrzyska, gdzie krzyżują się dwie linie metra, a ze względu na lokalizację działki budowlanej, sam plac budowy jest ograniczony do niezbędnego minimum. Ciekawostką jest również to, że obrys części podziemnej jest mniejszy niż części nadziemnej budynku (skrzynia fundamentowa zamknięta ścianą stacji metra).



Już na wczesnych etapach prac projektowych istotną rolę przy tym projekcie odegrali specjaliści STRABAG z działu Zentrale Technik. W Polsce dział ten funkcjonuje od 2 lat. Obecnie składa się z ok. 12 osób, które stanowią część międzynarodowego zespołu specjalistów różnych dziedzin. Dział Zentrale Technik koncernu STRABAG, którego główną siedzibą jest Stuttgart, tworzy ok. 1000 osób w różnych lokalizacjach na świecie. Posiadają specjalistyczną wiedzę oraz narzędzia, w tym oprogramowanie komputerowe do modelowania 3D. Głównym zadaniem działu jest wspieranie jednostek organizacyjnych Koncernu STRABAG w obszarze optymalizacji technicznych, zarówno na etapie ofertowania jak i w trakcie realizacji budowy. Polski zespół zaangażowany jest obecnie we wsparcie kontraktów z obszaru kubatury oraz obiektów inżynierskich i zadań związanych z geotechniką.

Przy realizacji Central Point zespół z Pruszkowa, wspólnie ze specjalistami z Oddziału EE, opracował metody optymalne z punktu widzenia realizacji elementów konstrukcyjnych budynku. Umożliwiło to przedstawienie rozwiązań alternatywnych względem pierwotnych zamierzeń inwestora. Zamiast zakładanych w pierwotnie zaprojektowanej konstrukcji podwieszonych na cięgnach sprężających i konstrukcji stalowej, zespół STRABAG zaproponował i wprowadził do projektu ściskane żelbetowe słupy skośne oraz żebrową konstrukcję żelbetową stropów.

Dodatkowymi utrudnieniami i wyzwaniem są skomplikowane warunki gruntowe, pionowy układ warstw zamiast poziomego, występowanie ilów pęczniących, a także wysokie restrykcje co do osiadania budynku ze względu na bliskość stacji i tuneli metra. Dlatego konieczne było dokładne określenie przewidywanych odkształceń terenu sąsiadującego oraz znajdujących się w sąsiedztwie budynków.



Modelowanie ukształtowania terenu

Projekt Central Point był poddany szczegółowej analizie w „pełnym 3D” zarówno od strony konstrukcyjnej jak i geotechnicznej. Programowanie 3D to najdokładniejsza forma odwzorowywania rzeczywistej pracy konstrukcji obiektu. W komputerze, przed przystąpieniem do realizacji, można wykonać analizy i symulacje konstrukcji budynku – sprawdzić różne warianty oraz to, jak będzie zachowywać się konstrukcja w skrajnych sytuacjach i różnych scenariuszach.

Współpraca ekspertów Zentrale Technik z wielu krajów to w dużej mierze współpraca zdalna – wykorzystująca nowoczesne oprogramowanie umożliwiające pracę na odległość. Czasem jednak potrzebne jest bezpośrednie spotkanie i rozmowy z doświadczonymi kolegami - tak było w przypadku wykonywania obliczeń geotechnicznych, które realizowane były przy pomocy programu Plaxis w Zentrale Technik w Stuttgarcie.

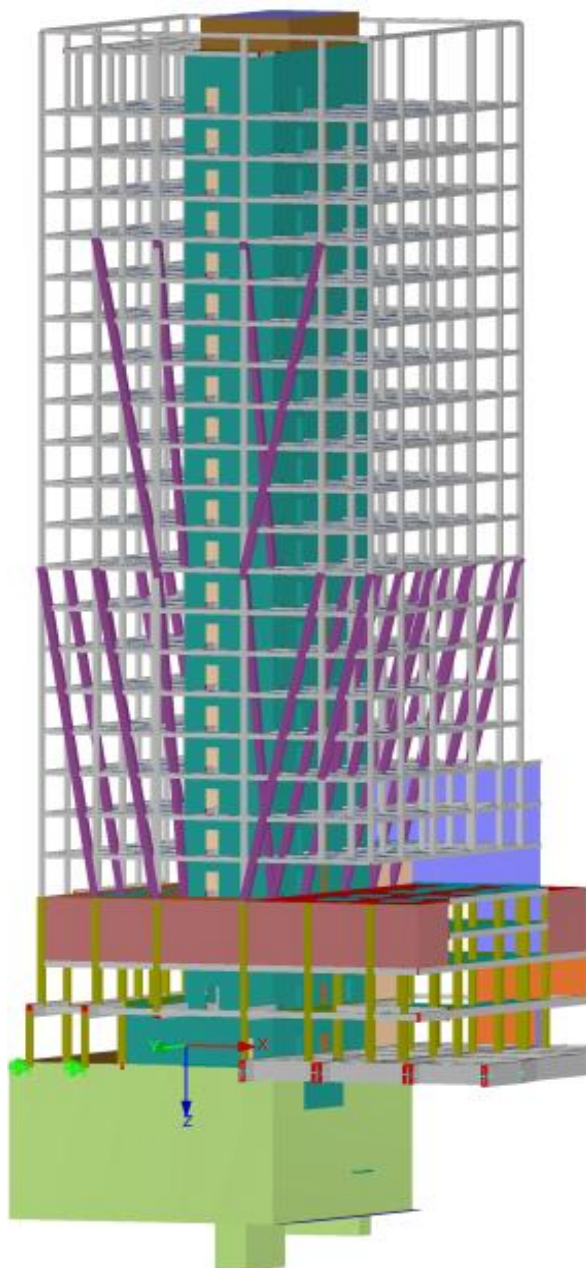
Bardzo dużo czasu poświęcono np.: na dokładne analizy okształceń konstrukcji. 100 metrowy budynek posiada bardzo duży ciężar własny, który w tym przypadku posadowiony jest na słupach. Budynek pod wpływem własnego ciężaru może „osiąść” nawet o kilka centymetrów, dlatego już na etapie projektowania tak ważne jest odpowiednie jego zaprojektowanie. Ilość stali, klasa betonu i inne parametry muszą być odpowiednio dobrane. Podobnie jest z konstrukcją stropów, które muszą być zaprojektowane tak, by oddziaływanie przyrastającego ciężaru, wraz ze wzrostem budynku, nie miało negatywnego wpływu na niższe kondygnacje.

Budowa Central Point jest objęta ciągłym monitoringiem. Dzięki specjalistycznemu sprzętowi geodezyjnemu, który zamontowany jest na wznoszonym obiekcie, możliwy jest bezpośrednia transmisja danych w czasie rzeczywistym. Gromadzone są m.in.: dane dotyczące okształceń ścian szczelinowych, osiadania budynku, naprężeń (czujniki parcia gruntu) sił w stalowych zastrzałach (czujniki siły). Dzięki nowoczesnym systemom informatycznym, z dowolnego miejsca, można analizować zachowanie się powstającego obiektu.

Pozyskiwane w ten sposób informacje, pozwalają również na opracowywanie rozwiązań zapewniających bezpieczniejsze projektowanie przyszłych obiektów oraz mają zastosowanie w opracowaniach naukowo - badawczych, przy projektach realizowanych wspólnie z uczelniami wyższymi, takimi jak np. Politechnika Warszawska czy Politechnika Krakowska. Ośrodki te, wykonując prace naukową, opracowują również własne ekspertyzy, co stanowi dodatkowy „cross check” powstających inwestycji.

Pomoc w opracowaniu artykułu: Damian Suchodolski

Gromadzone są np.:
dane dotyczące
odkształceń ścian
szczelinowych,
osiadania budynku,
naprężeń (czujniki
parcia gruntu) sił w
stalowych zastrzałach
(czujniki siły).



Modelowanie konstrukcji budynku

Dobra koordynacja prac receptą na sukces kontraktu.

10 października 2019 r. na odcinku od al. Reymonta do ul. Osinieć, otworzony został zmodernizowany układ drogowy ul. Pod Trzema Mostami w Gnieźnie. Realizowany przez Dyрекcję PK i PC kontrakt, o wartości 36 mln PLN, wykonywany był w formule „projektuj i buduj”. W trakcie realizacji całość prowadzonych robót podzielona była na odcinki:

1. przebudowa istniejącego wiaduktu kolejowego do nowych parametrów skrajni drogowej ul. Pod Trzema Mostami,
2. rozbudowa ul. Pod Trzema Mostami na odcinku od al. Reymonta do ul. Słonecznej,
3. budowa nowego odcinka ul. Pod Trzema Mostami na odcinku od ul. Słonecznej do ul. Osinieć,
4. budowa ronda na al. Reymonta.

Ze względu na krótki termin realizacji inwestycji, niezbędne było bardzo dobre planowanie i organizacja robót tak, by odpowiednio dopasować je do harmonogramu ustalonego z PKP. Dzięki dobrej organizacji pracy, odpowiedniemu dysponowaniu posiadanymi zasobami i personelem, mimo presji czasu, możliwe było takie zorganizowanie prac, by zadania konieczne do wykonania odcinka 1 odbywały się w ramach przyznaných zamknięć torowych i ograniczeń w ruchu kolejowym.

Szczególnym wyzwaniem była realizacja „na gotowo” poszczególnych obiektów pod każdym z torowisk wraz z uruchomieniem ruchu kolejowego, oraz przeprowadzenie próbnego obciążenia statycznego. Na czas przebudowy układu torowego ruch pod obiektem został wstrzymany.



Prace przy konstrukcji wiaduktu

Największym wyzwaniem była realizacja robót na odcinku 1, na którym prace prowadzone były przez Dyрекcję PK/EE, w okresie styczeń – październik 2019 r. Konieczne było wyburzenie istniejącego wiaduktu i budowa nowego, usunięcie kolizji kolejowych kablowych, przebudowa sieci trakcyjnej i odbudowa torowiska wraz z rozjazdem. O ile same rozwiązania techniczne (ściany szczelinowe, ustrój nośny z belek stalowych obetonowanych) są powszechnie stosowane w tego typu realizacjach, to w tym przypadku ich zastosowania w tak wąskiej przestrzeni, ograniczonej torami kolejowymi, infrastrukturą kolejową (np. sieć trakcyjną i przewody kablowe zlokalizowane w gruncie wzdłuż torowisk) przy odbywającym się ruchu kolejowym na stacji Gniezno, było już pewnym wyzwaniem.

Prace przy tym kontrakcie prowadzone były na czynnej linii kolejowej, a ich harmonogram zależał od planowanych przez PKP wyłączeń ruchu kolejowego.

Stacja kolejowa w Gnieźnie posiada 5 torów, a harmonogram prac zakładał etapowanie robót dla każdego z tych pięciu torowisk oddzielnie, co wymagało powtórzenia listy 12 czynności, w skład których wchodziły:

1. wyprzedzające usunięcie kolizji z infrastrukturą kablową kolejową oraz instalacja ścianki szczelnej pomiędzy poszczególnymi torowiskami – wykonywana w ciągu 3 godzin w nocy w przerwach między ruchem pociągów,
2. demontaż torowiska,
3. wykop i realizacja ścian szczelinowych,
4. wyburzenie istniejącego obiektu,
5. wykonanie żelbetowego oczepu na ścianach szczelinowych,
6. montaż łożysk garbkowych i elementów kotwiących,
7. montaż poprzecznic,

8. montaż sprefabrykowanego (częściowo) ustroju nośnego z belek stalowych, połączonych układem stężeń i częściowy montaż zbrojenia,
9. dozbrojenie ustroju nośnego oraz wykonanie deskowania i betonowanie,
10. wykonanie izolacji MMA oraz ułożenie maty wibroizolacyjnej w korycie balastowym
11. odbudowa torowiska,
12. próbne obciążenie,

odbior przez PKP i uruchomienie ruchu kolejowego.



Na czynnej linii kolejowej konieczne było etapowanie robót dla każdego z pięciu torowisk oddzielnie, co wymagało powtórzenia listy 12 czynności.

Po zrealizowaniu prac na wszystkich pięciu torowiskach możliwe było przystąpienie do wykonania płyty dennej oraz robót wykończeniowych.

Wybudowany wiadukt umożliwia bezkolizyjne prowadzenie ruchu drogowego, odbywającego się między al. Reymonta i ul. Słoneczną oraz kolejowego odbywającego się w ciągu linii nr 353 i 281. Dzięki zwiększeniu światła pionowego i poziomego wiaduktu poprawiona została przepustowość ruchu.

Podstawowe dane techniczne obiektu:

- prędkość dopuszczalna na obiekcie w ruchu kolejowym – 160km/h,
- długość całkowita przęsła: $l=15.90m$,
- rozpiętość teoretyczna przęsła: $l_t=14.80m$,
- światło poziome pod przęsłem: $l_0=13.50m$,
- wysokość skrajni drogowej pod obiektem: 4.60m,
- szerokość chodników dla obsługi: 0.90m,
- konstrukcja ustroju nośnego: płyta z dźwigarów obetonowanych,
- posadowienie: pośrednie na ścianach szczelinowych stanowiących jednocześnie konstrukcję podpór,
- konstrukcja skrzydeł: grodzice stalowe kotwione z płaszczem żelbetowym zwieńczonym gzymsem,
- konstrukcja ściany oporowej: ściana szczelinowa gr. 80cm, zwieńczona oczepem, obudowana panelami z trocinobetonu TECHBUD,
- balustrady: stalowe o wysokości $h=1.1m$

Pomoc w opracowaniu artykułu: Maciej Janus



Próby obciążeniowe wiaduktu w Gnieźnie

Baza wiedzy STRABAG

STRABAG na dobrych torach

W czasach, kiedy wzrasta znaczenie transportu szynowego oraz rosną nakłady na infrastrukturę kolejową, ważne jest posiadanie odpowiedniego zaplecza i know-how, które umożliwiają skuteczną konkurencję w tym obszarze budownictwa. STRABAG, dysponując odpowiednim sprzętem i strukturami w ramach organizacji firmy jest na to przygotowany.

W roku 2019, w trakcie targów TRAKO – największego branżowego wydarzenia w Polsce i drugiego co do wielkości w Europie, Ministerstwo infrastruktury przypomniało, że wartość Krajowego Programu Kolejowego to 75,7 mld zł. W ramach programu ma zostać przebudowanych 9 tys. km torów. Aktualnie w Polsce co druga złotówka przeznaczona na inwestycje transportowe trafia na drogi. Na koleje zaledwie co trzecia. Ta proporcja i tak zmieniła się na korzyść kolei.

W STRABAG w obszarze budownictwa kolejowego działają wyspecjalizowane struktury: Dyrekcja Budownictwa Kolejowego oraz STRABAG Rail Machines.

Dyrekcja Budownictwa Kolejowego, to polska część koncernu STRABAG odpowiedzialna za obszar kompleksowej budowy i modernizacji linii kolejowych w Polsce. Początkowo funkcjonowała jako oddział budownictwa kolejowego, w ramach dyrekcji dużych projektów infrastrukturalnych. Kiedy w 2007 r. STRABAG złożył ofertę i wygrał kontrakt o wartości 66 mln EURO obejmujący modernizację linii kolejowej E-20 na odcinku Łuków – Międzyrzec Podlaski (woj. lubelskie), wówczas budownictwo kolejowe fizycznie i formalnie zaczęło być częścią polskiego STRABAG. Obecnie w Dyrekcji zatrudnionych jest 234 pracowników fizycznych i umysłowych.

Z wielu kontraktów realizowanych przez naszą Dyrekcję w ciągu ostatnich 12 lat, dwa zasługują na szczególne wyróżnienie:

- podbicie toru maszynami koncernu STRABAG na Centralnej Magistrali Kolejowej, które umożliwiło wprowadzenie pierwszy raz w Polsce prędkości maksymalnej 200 km/h dla pociągów Pendolino
- budowa podmiejskiej linii średnicowej w Krakowie, wraz z wiaduktami i mostami nad Wisłą, który to kontrakt zrewolucjonizuje pasażerski transport kolejowy na obszarze aglomeracji krakowskiej. Wartość tego projektu to prawie 1 mld PLN.

Czas zbierania doświadczeń nie kończy się tylko na realizacji bieżących zadań. Mając w perspektywie rozwój Dyrekcji Budownictwa Kolejowego, jej

Dyrektorzy zdecydowali o inwestycjach w specjalistyczny sprzęt tj. wagony samowyładowcze typ 203V (tzw. szutrówki) oraz 426Vb (dozator), wagony platformy RES 424Za.

Duży nacisk położono na rozbudowę Działu Trakcyjnego inwestując w pociąg sieciowy z wagonami do wywieszania sieci trakcyjnej oraz dwa pojazdy dwudrogowe.



Pojazd dwudrogowy na bazie Iveco Trakker

Godnym uwagi jest inwestycja w lokomotywę SM-42, która stała się symbolem budowy w Krakowie. Jest to pojazd spalinowy służący do wykonywania prac manewrowych na budowie, dający naszej Dyrekcji bardzo dużą elastyczność w kwestiach związanych z transportem wagonów oraz ciężkich maszyn między realizowanymi kontraktami.



Lokomotywa SM-42

Strabag Rail Machines – w roku 2007 Koncern STRABAG zainwestował ponad 180 mln. EUR. w nowoczesny park maszynowy, obejmujący specjalistyczny sprzęt kolejowy jak np.: podbijarki szlakowe, podbijarki rozjazdowe, profilarki tłucznia, żurawie kolejowe, zgrzewarki szyn, oczyszczarka tłucznia wraz z wagonami typu MFS 100 do wywozu wysiewek, pociąg do potokowej wymiany nawierzchni wraz z wagonami typu Rlps do przewozu podkładów kolejowych, jak również dynamiczny stabilizator toru.

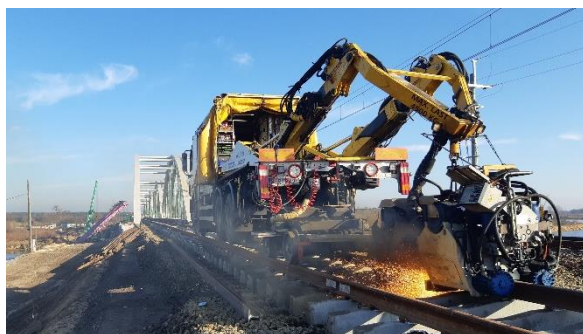
Maszyny rozpoczęły prace w latach 2008 – 2012 na rynku niemieckim oraz polskim, a w kolejnych latach również w Czechach, Austrii, na Węgrzech oraz

w krajach skandynawskich i Beneluksu. Jako ciekawostkę można dodać, że najbardziej odległe prace realizowane były również w Turcji, przy granicy armeńskiej oraz przy granicy syryjskiej.

Cały park maszynowy został centralnie przejęty do Dyrekcji IJ, która w roku 2014 otrzymała swoją nazwę STRABAG Rail Machines (SRM).

Wraz z rozszerzającym się zapleczem sprzętowym wzrastała liczba pracowników. Specjalistyczny sprzęt wymaga obsługi przez wykwalifikowanych maszynistów, którzy w przypadku awarii, potrafią usunąć usterki maszyn i ukończyć prace podczas rozpoczętych zmian roboczych. Poważniejsze usterki maszyn naprawiane są przez serwisantów oddziału Rail Service - jednostkę STRABAG BMTI Rail Service GmbH. Jest to jeden z trzech oddziałów dyrekcji SRM, który odpowiada za bieżące naprawy maszyn, naprawy okresowe oraz tematy ECM (Entity in Charge of Maintenance) dot. pojazdów kolejowych poruszających się po sieciach kolejowych.

Obecnie Dyrekcja IJ, STRABAG Rail Machines, liczy 213 pracowników, w tym 149 pracowników fizycznych oraz 64 pracowników umysłowych. Jednostki SRM znajdują się w Niemczech, Czechach oraz Polsce.



Dwudrogowa zgrzewarka szyn AMS 100

W Polsce SRM tworzy obecnie 7 pracowników umysłowych oraz 24 pracowników fizycznych. Na park maszynowy stacjonujący w Polsce składa się siedem maszyn kolejowych: podbijkarka szlakowa typu CSM 09-3X, podbijkarka rozjazdowa typu UNIMAT 08-475/4S, profilarka tęcznia typu R24, profilarka tęcznia typu SSP 110SW, bramki suwnicowe typu DONELLI PTH 350, dwie dwudrogowe zgrzewarki szyn typu AMS 100.

Do dyspozycji jest również sprzęt kolejowy, który nie stacjonuje na stałe w Polsce, a zostaje przetransportowany z Niemiec do Polski dla potrzeb zadań specjalnych. W roku 2019 były to m.in.:

- oczyszczenie podsypki tęcznia dla dyrekcji PL na kontrakcie kolejowym LCS Kutno (prace realizowane były składem maszyn oczyszczarki tęcznia typu RM 900 z wagonami MFS 100),
- praca żurawia kolejowego typu KRC 910 dla dyrekcji PK na linii kolejowej nr. 273 w Zielonej

Górze. Obie maszyny pracowały na kontraktach koncernu STRABAG.



Oczyszczarka tęcznia typ. RM 900 VB

Szczegóły dot. specjalistycznego sprzętu kolejowego udziela kierownik techniczny grupy, pan Jarosław Zaręba, który od 12 lat przyczynił się do prężnie rozwijającej się jednostki SRM PL.

W styczniu 2020 r., w czeskiej Pradze odbyło się cykliczne spotkanie pracowników wszystkich trzech jednostek SRM z Niemiec, Czech oraz Polski.

Oprócz gospodarza spotkania, pana L. Illgena (tech. DL dyrekcji SRM, udział w nim wzięli odpowiedzialni m.in. za Dyrekcję TJ „Rail” w Czechach: Dr. Krammer, O. Novak (tech. UBL 6O), J. Svoboda (tech. DL), L. Tomasek (fin. DL) oraz A. Watzl (odpowiedzialny m.in. za dyrekcję IL „Bahnbaud DE” (UB 6H), dyrekcję PL „Bahnbaud” (UB 6Q) oraz dyrekcję SRM) i D. Rupprecht (tech. DL dyrekcji IL).

Spotkania takie służą wymianie doświadczeń, prezentacji najciekawszych maszyn dla jednostek koncernowych oraz firm zewnętrznych w kraju i za granicą, a także omówieniu wyzwań i wymagań stawianych Dyrekcji IJ w związku z realizacją strategii koncernowej Faster Together 2022. Na szczególną uwagę zasługują referaty z dziedziny ECM oraz zarządzania naprawami („Reparaturmanagement”), które w związku z rozszerzeniem obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów innych niż wagony towarowe stały się jednymi z głównych tematów dyrekcji SRM na kolejne lata.



Pomoc w opracowaniu artykułu: Michał Sulka i Katharina Nitka

FASTER TOGETHER 2022 – Spotkanie kadry kierowniczej poziomu 3 z zarządem STRABAG

O tym jaka jest nowa strategia grupy STRABAG, w jakim celu jest wprowadzana oraz o najważniejszych wyzwaniach dla firmy w Polsce wnikających ze strategii rozmawiano podczas spotkania, które odbyło się w dniach 14 i 15 listopada w 2019 r.

Ponad 200 kierowników oraz ekspertów - członków kadry kierowniczej poziomu trzeciego spotkało się z zarządem spółki STRABAG w Polsce. Podczas dwudniowych warsztatów zaprezentowana została nowa strategia koncernu STRABAG, która wdrażana jest we wszystkich spółkach grupy.



od lewej: Waldemar Wójcik i Wojciech Trojanowski – członkowie zarządu STRABAG

Członkowie zarządu Wojciech Trojanowski i Waldemar Wójcik przedstawili główne cele strategii FASTER TOGETHER 2022 przyjęte na poziomie zarządu koncernu, a przedstawione w czerwcu 2019 podczas spotkania zarządu spółki europejskiej z kadrą menadżerską spółek regionalnych w Erl. Cele te obejmują m.in:

1. wzmocnienie pozycji spółki na poziomie europejskim,
2. bycie najlepszym pracodawcą na kluczowych rynkach budowlanych,
3. osiągnięcie marży na poziomie 4%
4. osiągnięcie produkcji w wysokości 10% w oparciu o modele partneringowe.

W oparciu o elementy strategii koncernu, w sposób kaskadowy budowane są cele spółek regionalnych,

dyrekcji, działów i grup, które są wypracowywane podczas kolejnych warsztatów. Członkowie zarządu polskiej spółki zaprezentowali cele wypracowane przez dyrektorów dyrekcji dla grupy STRABAG w Polsce do 2022 r. . Poza celem finansowym, który przewiduje osiągnięcie produkcji na poziomie ok. 1 mld EUR przy wyniku operacyjnym 3%, postawiony zostały m.in. cel związany z umocnieniem pozycji rynkowej dzięki metodom LEAN i BIM.

Działania w realizacji strategii personalnej w UB6Q powiązane z najważniejszym jej hasłem People First przedstawiła Bożena Czekajska, kierownik działu HR.

Projekty prowadzone w modelu partneringowym, cele i zalety stosowania omówił dyr. Dariusz Kolasa z Dyrekcji PP.

Innowacje w branży budowlanej, a w szczególności wykorzystanie BIM5D® oraz LEAN na realizowanych przez nas projektach omówione były podczas wystąpień kolegów z biura digitalizacji : Krzysztofa Brańskiego, Aleksandra Fabisia, Michała Frycza i Pawła Łochnickiego,

Igor Ruttmar - prezes TPA swoją prezentację poświęcił innowacjom – czyli temu czym są, skąd pochodzą i czemu mają służyć.

Nowy system zakupowy SPS zaprezentowali koledzy: Krzysztof Olchowski, Anowar Al-Saqaf.

Prezentacje narzędzia służącego zarządzaniu ryzykiem projektowym przedstawił Ireneusz Pietruszewski.

Spotkaniu tworzy szła część prezentacyjna, gdzie przedstawiano praktyczne zastosowanie dronów oraz BIM w projektowaniu i wizualizacjach projektów.

W drugim dniu spotkania gościem honorowym był członek zarządu STRABAG SE Alfred Watzl. Spotkanie ekspertów i kadry kierowniczej poziomu trzeciego odbywa się co dwa lata, ma na celu wymianę doświadczeń oraz bezpośrednią możliwość spotkania z zarządem spółki w Polsce.

Szczegółowe cele oraz zakres strategii FASTER TOGETHER 2022 zostały zawarte w materiałach magazynu TEAMS. wydanie 2.2019.

Pomoc w opracowaniu artykułu: Maciej Tomaszewski



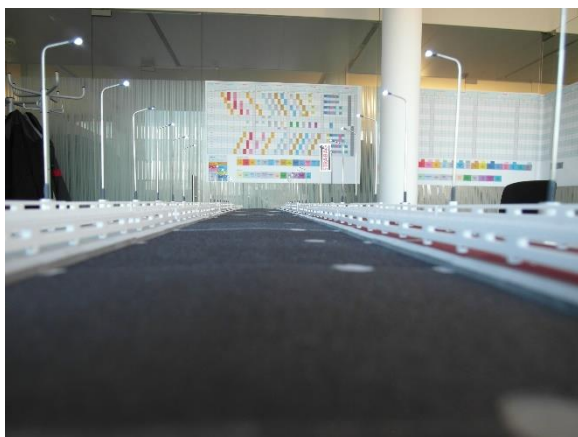
Jedyny taki model w STRABAG – nowe narzędzie do ćwiczeń z PULL PLAN w obszarze kontraktów infrastrukturalnych

Innowacyjność to jedna z naszych wartości oraz klucz do sukcesu w skutecznym konkutowaniu na rynku budowlanym. Nowoczesne narzędzia, z których korzystamy w naszym Koncernie, wymagają odpowiedniego wdrożenia, tak by każdy kto z nich korzysta, w pełni rozumiał czemu służą te innowacje, a co ważniejsze by był przekonany do korzyści jakie płyną z zastosowania innowacyjnych rozwiązań i narzędzi.

Do takich narzędzi zalicza się PULL PLAN. Żeby móc lepiej poznać ideę oraz korzyści z jego stosowania, od niedawna w STRABAG Polska dysponujemy unikalnym - jedynym w całym Koncernie, modelem, który jest autorskim pomysłem polskiego działu LEAN. Model ten został całkowicie zrealizowany w Polsce.

Idea wykorzystania tego typu modeli w Koncernie STRABAG pojawiła się już w 2013 r., kiedy to w Niemczech zaprezentowano model kubaturowy – miniaturowy fragment budowy hotelu, w którym należało wybudować 15 pokoi z wykorzystaniem PULL PLAN. Ponieważ zasada PULL PLAN jest taka sama niezależnie od branży, teoretycznie mógł być on wykorzystany również dla obszaru Infrastruktury, gdzie aktualnie w Polsce mamy największe potrzeby wdrożeniowe.

Nasi koledzy z działu LEAN postanowili stworzyć model dedykowany branży infrastrukturalnej i dzięki ich zaangażowaniu oraz know-how powstał unikalny, bo pierwszy w całym Koncernie, model drogowy wraz z infrastrukturą mostową, który wyznaczył nowy standard dla całego Koncernu.



Fragment modelu z tablicą PULL PLAN w tle

Całość prac trwała około roku. Dział LEAN opracował najpierw model testowy z kartonu, na którym sprawdzone zostało działanie poszczególnych elementów, a podczas licznych dyskusji i warsztatów wprowadzane były kolejne ulepszenia. Po zaimplementowaniu wszystkich udoskonaleń, w drugiej połowie 2019 r., zlecone zostało wykonanie

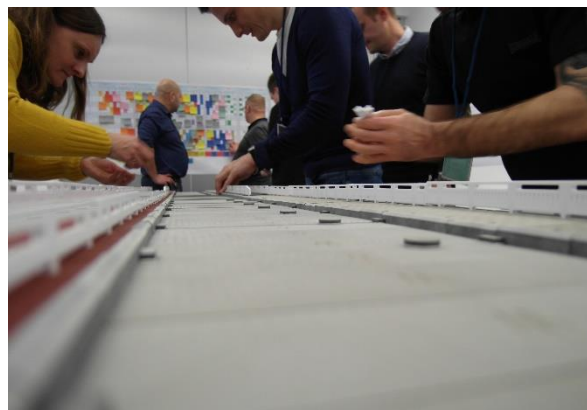
docelowego modelu, na którym obecnie prowadzone będą szkolenia.

Na konstrukcję składa się z 1300 elementów, które są charakterystyczne dla poszczególnych robót branżowych.



Elementy do budowy kanalizacji

Zadaniem grupy uczestniczącej w szkoleniu jest zbudowanie obiektu zgodnie z dokumentacją i w określonym czasie. W pierwszej próbie model jest budowany zgodnie z ogólnym harmonogramem, bez zastosowania PULL PLAN. Następnie, po zidentyfikowaniu powstałych w trakcie budowy problemów i dyskusji z omówieniem zasad PULL PLAN, uczestnicy podejmują drugą próbę, z wykorzystaniem tego narzędzia. Każdy z biorących udział może sam naocznie przekonać się jakie korzyści wynikają z zastosowania nowoczesnych narzędzi.

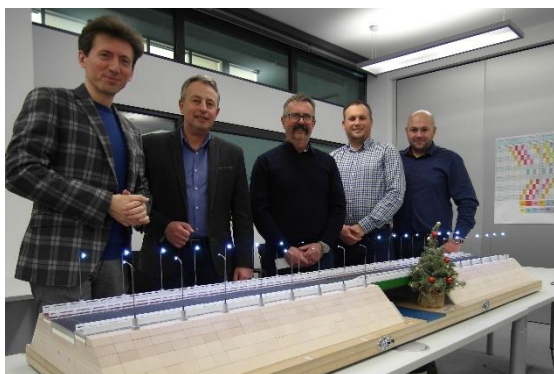


Budowa modelu podczas szkolenia z PULL PLAN

Celem szkoleń jest przedstawienie zalet stosowania narzędzia PULL PLAN w Infrastrukturze, poprawa komunikacji oraz TEAMS WORK pomiędzy branżami. Lepsza współpraca wszystkich uczestników procesu budowlanego na poszczególnych etapach kontraktu pozwoli sprawnie zrealizować zakładane cele. Dzięki temu uczestnicy szkoleń mogą, pracując jako zespół, przekonać się o roli jaką ma przepływ informacji, szybkie reagowanie na różnego rodzaju kolizje, problemy oraz optymalnie wykorzystywać zasoby. Tym samym minimalizuje się ilość błędów oraz skraca czas realizacji projektu.

Polski model był prezentowany w centrali Koncernu w Wiedniu, w obecności członków zarządu STRABAG SE oraz LEAN Ekspertów z całego Koncernu i został bardzo pozytywnie oceniony, a polskim rozwiązaniem interesują się już koledzy z Węgier i Niemiec.

W projekt tworzenia modelu zaangażowany był liczny zespół naszych kolegów z działu LEAN, w którym szczególnym zaangażowaniem wykazali się Jacek Puzio i Robert Jarosz. W skład zespołu wchodził również: Paweł Łochnicki, Maciej Spychalski, Wojciech Kropacz, a ze strony Dyrekcji PK, w obszarze branży mostowej zespół wspierał Paweł Górniak.



Od lewej: Paweł Łochnicki, Wojciech Kropacz, Maciej Spychalski, Robert Jarosz i Jacek Puzio

Pomoc w opracowaniu artykułu: Paweł Łochnicki

STRATakt w 2019 r. najlepiej wykorzystywany w Białymstoku!

Spośród wszystkich 38 grup bitumicznych działających w STRABAG w 2019 r., STRATakt - narzędzie do planowania i nadzorowania układania mieszanek mineralno-asfaltowych było najlepiej wykorzystywane w grupie bitumicznej w Białymstoku. Przy pomocy tego systemu wszystkie grupy bitumiczne w Polsce wbudowały łącznie 1.158 tys. ton mma, z czego na grupę białostocką przypadło około 100 tys. ton mma.

Zespół pod kierunkiem Rafała Janickiego, z Dyrekcji PJ Oddział Białystok, pracujący w głównej mierze na budowach Północno-Wschodniej Polski, wykorzystywał STRATakt przy realizacji 70% zadań

związanych z wbudowaniem masy. Grupa łącznie wbudowała ponad 144 tys. ton.



Zespół pod kierunkiem Rafała Janickiego, z Dyrekcji PJ, Oddział Białystok

W dniu 10 stycznia 2020 r. w siedzibie Oddziału w Białymstoku odbyło się spotkanie kierownictwa z grupą bitumiczną roku 2019 w składzie: Rafał Janicki (kierownik), Krzysztof Filipkowski, Zygmunt Leszczyński, Radosław Markowski, Andrzej Muśko, Jerzy Nikolańczuk, Artur Pieśniak, Daniel Starynkiewicz, Jarosław Tarasewicz, Zbigniew Wądołowski, Krzysztof Wywrot i Waldemar Zajkowski. Podczas spotkania, które prowadził Paweł Łochnicki, kierownik projektu LEAN, nagrodzono zespół, który okazał się najbardziej zaangażowaną jakościowo i ilościowo grupą wykorzystującą narzędzie STRATakt w Polsce.

Podczas spotkania była możliwość krótkiej rozmowy z kolegami z Białegostoku, którzy opowiadali o swojej pracy. Krzysztof Wywrot, od 13 lat pracuje w STRABAG – pracę w grupie bitumicznej na rozścielaczu można porównać do pracy pilotów w wojsku, w naszym budowlanym żargonie traktujemy to elitarnie. Szkoda, że nie ma chętnych do tej pracy, bo mimo jej specyfiki, jest ciekawa. Jesteśmy w zespole, zespole, w którym każdy za każdego odpowiada i w którym możemy na siebie liczyć. Nasza praca ma zupełnie inny charakter niż roboty na zwykłej budowie. W okresie letnim jesteśmy zaangażowani czasem od świtu do zmierzchu, pierwsi zaczynamy i ostatni schodzimy z placu budowy. - To duże wyrzeczenie także dla naszych rodzin, dla których w tym czasie możemy być tylko w weekend – dodaje Andrzej Muśko.

Pracujemy ze STRATaktem, to bardzo pomaga nam w pracy. Dzięki temu na bieżąco jesteśmy w stanie monitorować dostawy masy co więcej, zaplanować sobie pracę. Jesteśmy przekonani do wykorzystywania tego rozwiązania podkreśla Krzysztof Wywrot – zdecydowanie dzięki temu mogliśmy tak sprawnie wbudowywać masę i osiągnąć tak dobre wyniki – dodaje.

Pomoc w opracowaniu artykułu: Maciej Tomaszewski

Akademia Zawodowca – rusza nowy projekt szkoleń specjalistycznych

Akademia Zawodowca, która rusza z początkiem 2020 r., to szkolenia które stanowią część Akademii Koncernu. Szkolenia te przygotowane zostały z myślą o pracownikach budowlanych, którzy chcą podnosić swoje kwalifikacje zawodowe. Uczestnicy będą mieli możliwość usystematyzowania swojej dotychczasowej wiedzy oraz jej aktualizację.

W przygotowanej ofercie znajdują się szkolenia uprawnieniowe, szkolenia dla grup bitumicznych oraz szkolenia producentów maszyn.

Oferta będzie systematycznie poszerzana, w oparciu o potrzeby tej grupy zawodowej, a także feedback kadry kierowniczej i zarządzającej. Docelowo oferta będzie dostępna na platformie internetowej myHR, w ramach Akademii Koncernu.



Kursy uprawnieniowe dla operatorów maszyn ziemnych i drogowych. Szkolenia będą realizowane w ustalonych terminach, w okresie między 20 stycznia a końcem marca. Celem kursów jest doskonalenie kompetencji i poprawa efektywności wykonywanych prac. Obecnie

wprowadzana jest centralna oferta na kursy dla operatorów maszyn i urządzeń budowlanych. STRABAG współpracuje z wyspecjalizowanymi ośrodkami szkoleniowymi na terenie kraju, takimi jak OSOM (Ośrodek Szkolenia Operatorów Maszyn) w Warszawie czy Akademia Operatora we Wrocławiu. Oferowane szkolenia są dostosowane do potrzeb naszych pracowników oraz oferują większą liczbę godzin obejmującą zajęcia praktyczne. Z ofertą szkoleń można zapoznać się w STRAnecie.

Szkolenia dla grup bitumicznych. Kursy prowadzone są w okresie od 13 stycznia do 1 kwietnia. W 12 lokalizacjach w Polsce planujemy przeszkolić ok. 400 pracowników. Celem szkoleń jest podniesienie kwalifikacji pracowników, co za tym idzie podniesienie jakości robót bitumicznych oraz właściwe i optymalne wykorzystanie sprzętu budowlanego. Szkolenia realizowane są dla operatorów walców, rozścielaczy i pracowników drogowych wszystkich grup bitumicznych w Polsce. Prowadzą je eksperci Działu Digitalizacji, Grupy LEAN we współpracy z BMTI oraz TPA.



Osobą odpowiedzialną za koordynację programu jest Katarzyna Chuda-Ciechanowska

kom. +48 728 429 776

e-mail: katarzyna.chuda-ciechanowska@strabag.com

Ludzie STRABAG

Lubić swoją pracę i szukać w niej wciąż nowych wyzwań

Z Konradem, przez kolegów z kontraktu nazywanym „Kondziem” rozmawiamy o pracy operatora koparki.

Jak trafiłeś do STRABAG? W pewnym stopniu był to przypadek. W 2010 r., w pobliżu miejsca gdzie mieszkałem, realizowana była obwodnica Kocka w ciągu DK nr 19. Akurat wróciłem z Anglii, gdzie pracowałem w hucie stali i szukałem pracy w Polsce. Pomyślałem sobie, że brak doświadczenia nie musi być przeszkodą w moim przypadku i tak rozpocząłem prace w branży budowlanej.

Co najbardziej utkwiło Ci w pamięci z początków pracy na budowie? Pierwszy dzień miał mi bardzo szybko, pewnie było to spowodowane tym, że wszystko było dla mnie nowe: ludzie, sprzęt, to co miałem robić. Chłonałem to wszystko jak gąbka i nie wiedziałem nawet kiedy ten pierwszy dzień minął. Pierwszą maszyną, jaką poznałem w STRABAG tamtego dnia była zagęszczarka, na której zaczynałem pracę i już wtedy pomyślałem sobie, że fajnie byłoby pracować na którejś z maszyn budowlanych.

Miałeś jakieś swoje wyobrażenia o tym jak będzie się pracować w STRABAG? Nie, nie miałem żadnych wyobrażeń, ponieważ nie znałem tej branży. Nie miałem więc do czego porównać, ale wiedziałem już od początku, że to był dobry wybór, bo praca w tej firmie mi się spodobała. Najlepiej świadczy o tym to, że zostałem i pracuję w STRABAG już 10 lat.

Na ilu budowach już pracowałeś i którą jakoś specjalnie wspominasz? Myślę, że pracowałem już na około 20 budowach. Każdą budowę wspominam dobrze, zawsze są jakieś nowe wyzwania, ale chyba najlepiej pierwszą na jakiej byłem, czyli obwodnica Kocka. To była duża budowa, z dużą ilością sprzętu i ludzi i duże wyzwanie dla mnie.

Na czym obecnie polega Twoja praca? Taki „zwykajny dzień” na budowie... Trzeba zacząć od tego, że na budowie nie ma czegoś takiego jak „zwykajny dzień” i każdy kto pracuje na kontrakcie to potwierdzi. Każdego dnia robi się coś innego i to jest też w tej pracy fajne. Ja jestem operatorem koparki, więc w zależności od tego, który etap budowy drogi jest w realizacji, rozpoczynam od rozbiórek istniejącej nawierzchni, ewentualnie wykonuję prace wyburzeniowe, następnie wykonuję roboty ziemne pod konstrukcje i warstwy konstrukcji, na końcu profiluję skarpy i tworzę rowy. Tak wygląda w dużym skrócie moja lista zadań na poszczególnych etapach budowy.

Można powiedzieć, że pracujesz na „samodzielnym stanowisku” jednak praca na budowie to zawsze praca zespołowa – jak to wygląda z Twojej perspektywy? Jeszcze do niedawna pracując koparką



„Kondziu” za sterami swojej koparki

potrzebowałem pomocy kolegów, którzy kontrolowali np.: wysokości i spadki koryta pod nawierzchnie. Efekty mojej pracy były więc uzależnione od tego, na ile dokładnie oni wykonywali swoje zadania. Musieliśmy mieć do siebie wzajemnie zaufanie. Generalnie cenię u innych sumienność i profesjonalizm w tym co robią. Jest to gwarancją dobrze wykonanej roboty. Teraz, kiedy mam w koparce zamontowany system sterowania, praca wygląda trochę inaczej. Można powiedzieć, że taki system uczynił mnie bardziej samodzielnym w tym co robię.

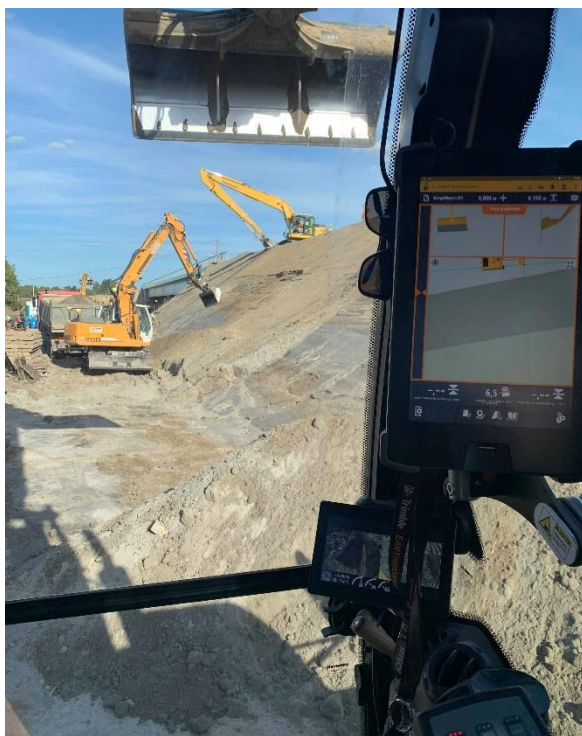
Jak wygląda sprzęt na którym obecnie pracujesz? Jak wypada w porównaniu z tym na którym zaczynałeś?

Dla mnie największą różnicą jest to, że zamiast kluczyka mam przycisk do uruchomienia koparki, bo to pokazuje trendy motoryzacyjne. Wcześniej jeździłem na „kołówkach”, a w ubiegłym roku dostałem nową „gąsienicę” Liebherr R-920 Compact. Dzięki tym gąsienicom jestem dużo bardziej mobilny i mogę wjechać praktycznie wszędzie. Dobrze oceniam też sterowanie nożne, gdyż zwiększa to efektywność i przyspiesza pracę. Komfort pracy także się poprawił. Kabiny są teraz lepiej wygłuszone, a to jest ważne, kiedy spędzasz tu wiele godzin ciągu dnia. Z drugiej strony fakt, że nowe maszyny są tak naszpikowane nowinkami technicznymi czyni je bardziej skomplikowanymi i wydaje mi się, że czasem bywają bardziej awaryjne, ale jak to się mówi „coś za coś”.

Jak oceniasz sprzęt, którym dysponuje STRABAG?

Porównując sprzęt firm podwykonawczych, który mam okazję widzieć na budowach, to jest często przepaść. Nasz sprzęt jest zazwyczaj nowy lub na bieżąco wymieniany na nowy. Ja mam duży sentyment do Liebherrów, które dobrze sprawdzają się w codziennej pracy na budowie i są niezawodne.

Żeby wykorzystać potencjał takiego nowoczesnego sprzętu potrzebna jest też aktualizacja wiedzy. Jak podnosisz swoje kwalifikacje? Firma zapewnia szkolenia na bieżąco i bardzo to sobie w mojej pracy cenię. Dzięki STRABAG zrobiłem uprawnienia na wszystkie klasy koparek. Widzę też, że moi koledzy z pracy również korzystają z możliwości jakie dają nam przygotowane przez firmę szkolenia zawodowe i robią uprawnienia na walce, przecinarki, koparkoładowarki czy kierowanie ruchem.



Widok z pozycji operatora

Jak nowości techniczne wpływają na Twoją pracę? Od kilku miesięcy korzystam z systemu sterowania koparką i to jest naprawdę fajna rzecz. System ten składa się z czujników na koparce, odbiorników GPS i urządzenia z aplikacją do kontroli pracy. Na ekranie dotykowym widzę plan sytuacyjny projektu oraz model drogi w 3D. Mogę ten projekt edytować, lub wprowadzać swoje elementy. Dzięki temu prace przyspieszyły, a ja nie potrzebuję nikogo przy koparce do kontroli precyzji wykonywanych prac. Nie muszę czekać na tyczenie lub sprawdzenie przez geodetów. Sterowanie maszynami przez czujniki i GPS to przyszłość, a obsługa oprogramowania nie jest trudna. Dzięki temu robota idzie szybciej, a dokładność wykonania również jest lepsza. Przy takiej technologii pomoc geodetów ogranicza się już jedynie do weryfikacji wykonanych prac.

Myślę, że takie systemy sterowania maszynami kontrolowane przez dotykowe ekrany i joysticki to jest jakaś zachęta dla młodych ludzi, dla których to jest naturalne bo oni się wychowują na tego typu urządzeniach teraz.

Trzeba mieć jakieś predyspozycje, żeby z tego wszystkiego dobrze korzystać?, abby być dobrym w tej robocie? Na pewno trzeba mieć smykałkę i „jarać się”

tym co robisz. Tak jak mówiłem na wstępie, chciałem pracować na maszynach od pierwszego dnia w firmie, bo mi się to spodobało. Ważne jest to, aby się ciągle rozwijać, dlatego zdecydowałem się na zainstalowanie systemu na mojej koparce i nie żałuję. Nie ukrywam, że spróbowałbym pracy na innych maszynach, bo lubię nowe wyzwania.

„Ważne jest to, aby się ciągle rozwijać, dlatego zdecydowałem się na zainstalowanie systemu sterowania na mojej koparce i nie żałuję.”

Co przynosi najwięcej satysfakcji z pracy? Lubię widzieć efekty mojej pracy, co przy budowie dróg, szczególnie na wahałach, jest szczególnie widoczne. Tam oddajemy do ruchu kolejne odcinki z nową nawierzchnią. Praca dla mnie to codzienne wyzwania, lubię jak dużo się dzieje. Satysfakcję dają mi też ciekawe zadania w pracy, np. wyburzenia budynków, gdzie każde takie zadanie czymś się różni – nie można do tego podchodzić szablonowo. Z drugiej strony, jestem też kierowcą i fajnie jest też podróżować po drogach po woj. lubelskim, myśląc – tu kiedyś pracowałem. To wielka satysfakcja.

Masz, powiedzmy, „ponadprzeciętne umiejętności” i robisz koparką takie sztuczki jak w filmie Gustlik z „Czterech Pancernych” swoim czołgiem ? Zdarzyło się przypadkiem, że odpaliłem zapalniczkę zębem koparki, ale jak dostanę czołg to będę wbił gwoździe błotnikiem.

Z tą zapalniczką to nie był to mój pomysł. Pewnego razu w trakcie pracy przyszedł do mnie starszy pan. Razem z kolegami „z ławeczki” oglądali od dłuższego czasu jak pracuję. Powiedział, że dobrze mi idzie na koparce, ale nie ma szans że odpalę zapalniczkę łyżką koparki. Dodał jeszcze, że to nowa zapalniczka i jeśli ją zniszczę to będę musiał ją odkupić. Ponieważ lubię wyzwania, więc postanowiłem spróbować i udało mi się za pierwszym razem. Pamiętam duże zdziwienie w oczach tego pana, który spytał mnie potem „gdzie pan masz te receptory?”. Myślę, że był to zakład starszych Panów z ławeczki.

Wśród operatorów sprzętu robicie sobie takie konkursy sprawnościowe? Tak jak mówiłem, wyszło to przypadkowo. Chociaż mój kolega, też operator koparki, kiedy się dowiedział o tym, że zrobiłem taki trick, to wysłał mi na drugi dzień filmik z tą samą sztuczką, więc jakaś rywalizacja między nami jest – oczywiście wszystko ze zdrowym rozsądkiem, i zachowaniem zasad bezpieczeństwa

Człowiek wielu talentów, Piotr Matysiak nam opowiada o sporcie i gotowaniu oraz zdradza kilka tajników swojej pracy.

Patrząc na ilość i różnorodność zainteresowań Piotra Matysiaka, specjalisty ds. obsługi gwarancyjnej z Dyrekcji PP można powiedzieć o nim - człowiek renesansu.

W STRABAG pracujesz od września 2019 r. i obsługujesz reklamacje pojawiające się na inwestycjach kubaturowych. Jednak praca to nie wszystko – różnorodność i ilość Twoich zainteresowań robią wrażenie. Uprawiam czynnie sport, konkretnie tenis, grymam w turniejach amatorskich, gotuję, wykonuję drobne stolarstwo, fotografuję, a gdzieś pomiędzy tworzę trochę poezji. Planuję w przyszłym roku podyplomowe studia z architektury i szkolenie pedagogiczne – chciałbym, w formie zabawy, uczyć dzieci architektury i budownictwa. Wymieniając jedno po drugim, faktycznie trochę tych zainteresowań jest.



Piotr Matysiak w trakcie serwisu

Jest. I to całkiem sporo. Piotr, w jaki sposób organizujesz swój czas? W tygodniu jest praca, poza pracą jest rodzina i inne obowiązki, a doba ma 24 godziny. Dzień zaczynam ok. 4:30, a kończę ok. 22:00. Po pracy spędzam czas z córkami, np. budujemy z klocków lego. Jest też czas na naukę i czytanie bajek. Po kolacji mam chwilę dla siebie na projektowanie, a przed snem zdarza się obejrzeć z żoną film. Korzystam z kalendarza, wydarzenia zapisuję w telefonie i staram się od razu wykreślać te zrealizowane, a jak czegoś nie zdążę zrobić to przekładam na inny termin.

Gdybyś miał wskazać, spośród wymienionych zainteresowań, te najważniejsze to byłyby to? Byłyby to dwa różne zainteresowania pod wspólnym hasłem „zdrowo i smacznie” – czyli sport i gotowanie. To im

poświęcam najwięcej czasu, ale też czerpię z nich mnóstwo satysfakcji. Przygodę ze sportem zaczynałem od piłki nożnej w Hutniku Warszawa na lewym ataku, w pomocy i na bramce.

Ale piłka to niejedna z dyscyplin sportowych, które uprawiasz? Miejsce piłki zajął tenis ziemny, w który gram do dziś. Na moją pierwszą raketę długo zbierałem kieszonkowe bo kosztowała majątek. Wymalowaliśmy z kolegami linie boiska na asfalcie, a siatkę zrobiłem z podrywek wędkarskich. Później grałem w Mistrzostwach Warszawy, nawet Akademickich Mistrzostwach Polski. Jest też koszykówka, w którą gram od podstawówki, a od kilku lat gramy raz lub dwa w miesiącu z kolegami na wynajmowanej sali. Mam również zdany egzamin nurkowy na basenie i aktualnie planuję skończyć kurs nurkowania w jeziorze, zdobyć uprawnienia by móc popływać w jakichś ciepłych wodach.

Sport sprzyja spalaniu kalorii, a po takim intensywnym wysiłku dobrze jest coś dobrego zjeść? Tak, ale w moim przypadku najpierw to „coś dobrego” trzeba sobie przygotować. Gotowanie, oprócz sportu, to coś co wręcz uwielbiam. Żadne potrawy nie są dla mnie tajemnicą. Żona i córki przepadają za moją kuchnią - zupami, potrawami mięsnymi, czy sałatkami.

Podobno to mężczyźni są najlepszymi szefami kuchni, a może to tylko stereotyp? Faktycznie, w naszej kuchni to ja jestem szefem. Żona się dużo ode mnie nauczyła, ale jeżeli chodzi o wypieki, to żona jest specjalistką. Dla mnie sam proces tworzenia dania jest ekscytujący. Otwieram lodówkę i jestem w stanie wymyślić coś z niczego. Często planuję potrawy, robię listę i kupuję najróżniejsze składniki, bo nie mam swojej ulubionej kuchni. Najczęściej tworzę coś łącząc smaki z różnych kuchni. Co ciekawe, są osoby, które podczas przygotowywania dania próbują je - ja tego nie robię, wolę poczekać na efekt końcowy, najczęściej pozytywny. Czasem czuję, że mógłbym coś ulepszyć, a goście już prawie wszystko zjedli i chcą dokładki. W gotowaniu najważniejszą rzeczą jest to, by wszystkim smakowało.

Jakie jest w takim razie idealne danie dla budowlanica? Masz swój sposób na dobrą dietę? Nie czuję się ekspertem ale entuzjastą...budowlaniec często nie ma czasu na to aby usiąść i spokojnie zjeść. Często jest to praca wyczerpująca fizycznie, dlatego ważna jest kaloryczność. Zatem polecam koniecznie coś mięsnego plus jakieś warzywo lub owoc. Bagietka lub długa bułka z mięsem upieczonym i porwanym, do tego sos na bazie oliwy i jakieś warzywo – pomidor lub ogórek, sałata i dodatek prażonego ziarna. Można łatwo wziąć to w rękę i zjeść w terenie. Do tego do przegryzki np.: owoce czy marchew.

Twoje największe kulinarne osiągnięcia? Zająłem drugie miejsce na targach kulinarnych, które prowadził znany kucharz Andrzej Polan. Był pod wrażeniem tego co, jako zupełny amator przygotowałem. Miałem też okazję pracować w restauracji Muza przy Nowym Świecie w Warszawie. Byłem tam jedyną osobą z kadry kucharskiej, która nie uczyła się gotować w szkole. Przygoda kucharza w restauracji nie trwała

jednak długo ponieważ jest to bardzo ciężka praca, wiele godzin non stop na nogach. W każdym razie gotować nie przestałem i się polecam.



Z wizytą w kuchni

Przygotowując potrawy, czasem wystarczy jedna pomyłka w proporcjach lub zły składnik i efekt końcowy jest daleki od zamierzonego. To trochę jak w Twojej pracy – jedna zgłoszona usterka, czasem nawet drobna, może popsuć tzw. ogólne wrażenie?

Tak, to dobre porównanie. Czasami lepiej dodać czegoś mniej, aby już w końcowym momencie odpowiednio doprawić. Tak jest też w budownictwie, np. lepiej czegoś nie domalować niż pomalować i przy okazji ubrudzić wszystko, co jest wokół.

Na czym dokładnie polega Twoja praca przy obsłudze gwarancyjnej? Proces budowlany jest obarczony błędami i potencjalnymi problemami. Te błędy albo ujawniają się od razu, albo później, w trakcie użytkowania. Często klienci nie wiedzą, czy coś jest ustereka, wadą czy czymś normalnym w nowoczesnym budownictwie. Podczas odbioru lokalu przez klienta moje zadanie polega na tym, aby wyjaśnić te wątpliwości. Podobnie jest na etapie użytkowania, kiedy oceniam, czy zgłoszenia w ramach reklamacji są zasadne. Jeżeli są, to wzywam wykonawcę i ustalamy możliwości naprawy oraz co należy zrobić, aby problem w przyszłości już nie powstał. Z każdej usterki należy wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Usterki powstają również w wyniku nieumiejętnego korzystania z lokalu przez klienta lub ekipę remontową. Zawsze powtarzam, że instrukcja użytkowania lokalu powinna być w lokalu podczas remontu, tak aby wykonawca miał do niej stały dostęp.

Niestety są klienci, którzy taką instrukcję znają tylko „ze słyszenia” lub mają ją ale nigdy do niej nie zaglądali.

Co jest dla Ciebie w pracy najtrudniejsze, a za co ją najbardziej lubisz? Najtrudniejsze w tej pracy jest to, że nasi klienci nie muszą się na wszystkim znać, a zakup mieszkania to ich największa finansowa inwestycja życia. Przy załatwianiu reklamacji trzeba o tym pamiętać, trochę wczuć się w ich pozycję, rozmawiać o konkretach prostym i zrozumiałym językiem. Zdarza się, że klienci nie są w stanie zaakceptować, że to oni coś źle zrobili albo, że zgłoszone usterki mogą się zdarzyć i oczywiście zostaną naprawione, ale nie z „dnia na dzień” bo np. technologia na to nie pozwala i proces naprawy musi chwilę potrwać.

To, co lubię w mojej pracy, to efekt końcowy - czyli rozwiązanie problemu. Równie istotne jest znalezienie sposobu na uniknięcie wystąpienia takiej usterki, czy wystąpienie błędu w przyszłości. To ma kluczowe znaczenie, bo z jednej strony generuje oszczędności na potencjalnych naprawach, a z drugiej mniejsza ilość usterek to wyższa jakość, którą możemy zaoferować. Dla mnie osobiście zawsze istotne jest to, aby w tym co robię być dobrym - jak czuję się dobrym w mojej pracy to jest to moja osobista satysfakcja i motywacja.

„To, co lubię w mojej pracy, to efekt końcowy, czyli rozwiązanie problemu, ale równie istotne jest znalezienie sposobu na uniknięcie wystąpienia takiej usterki czy błędu w przyszłości.”

Jakie cechy osobowości i jakie umiejętności trzeba mieć pracując na takim stanowisku jak Twoje? Z mojego doświadczenia wiem, że nie każdy lubi, chce i potrafi na takim stanowisku pracować. Ten typ pracy jest obciążony dużym obciążeniem psychicznym. Klienci często mają pretensje, że coś jest źle zrobione albo występują usterki, a wykonawca jest zły, że go zmuszamy do napraw i ponoszenia kosztów. W tym zawodzie często trzeba być dobrym psychologiem i mieć umiejętność pracy nie tylko z klientem (laikiem), ale także wykonawcą (specjalistą). W swojej karierze zawodowej pracowałem zarówno jako kierownik biura sprzedaży oraz inżynier-majster na budowie, a dodatkowo - to już prywatnie, jako typowy pracownik budowlany. Zajmowałem się wykończeniówką - samodzielnie malowałem, kładłem płytki, robiłem zabudowy, tynkowałem itp. Dzięki temu poznałem każdy etap tego procesu i potrafię się wczuć, w każdą ze stron. To mi bardzo ułatwia teraz pracę.

Rowerem przez świat – czyli 6000 km podróży na dwóch kołach

O swojej podróży z Polski przez Litwę, Łotwę, Finlandię do Nordkapp i powrót przez Szwecję opowiada Wojciech Nowosielski

Zacznijmy od tego, że przemierzyłeś rowerem prawie 6000 km w niecałe 60 dni. Wystartowałem ze swojego rodzinnego miasta Polczyna-Zdrój na początku lipca 2019 r. i wróciłem pod koniec sierpnia. Trasa wiodła przez obwód kaliningradzki, Litwę, Łotwę, Estonię, Finlandię do Nordkapp w Norwegii i powrót przez Szwecję - około 5700 km w 54 dni.

Wojtku, jesteś bardziej rowerzystą czy podróżnikiem i skąd pomysł akurat na taki środek transportu? Na razie jestem bardziej rowerzystą, ale z czasem może się to zmienić. Uważam, że taki sposób podróżowania jest bardzo interesujący. Można zobaczyć o wiele więcej, niż podczas podróży samochodem, czy pociągiem. Można dotrzeć w trudniej dostępne miejsca oraz poznać dużo ciekawych ludzi, którzy widząc takiego podróżnika są bardzo pozytywnie nastawieni.

Skąd pomysł na taką wyprawę? Była to moja trzecia dłuższa wyprawa. W 2018 r. dojechałem do Grecji (ok. 2000 km), a wcześniej była podróż do Chorwacji (ok. 1000 km). Przygotowywałem się do triathlonu i ramach treningu chciałem zrobić jakąś dłuższą kilkudniową trasę i tak pojechałem do Chorwacji, a mój trening zamienił się w podróż rowerową. Spodobało mi się to tak, że teraz jeżdżę co roku. Dwa razy jechałem na południe, więc teraz padło na północ.

A jak rodzina reaguje na takie wyprawy? Po dwóch takich wyprawach są już trochę przyzwyczajeni, ale oczywiście codziennie lub co dwa dni musiałem informować co się ze mną dzieje.

W jaki sposób przygotowujesz się do takiej trasy? Z racji ilości kilometrów i mniej sprzyjającej pogody do ostatniej wyprawy przygotowywałem się znacznie dłużej, bo około miesiąc. Głównie to przygotowanie roweru, osprzętu, odpowiedniej odzieży, części zapasowych, itp. Jeśli chodzi o kondycję to raczej nie było problemów, bo uprawiam amatorsko kolarstwo, bieganie, pływanie. Jakiś miesiąc przed zacząłem kręcić większe ilości kilometrów.

„Większość nocy spędziłem w małym namiocie, który wozilem ze sobą.”

A cała logistyka takiej wyprawy? Plan trasy dziennej? Noclegi? Wyżywienie? Przed wyprawą rozpisałem sobie ile mniej więcej kilometrów dziennie będę przejeżdżał, wybrałem miejsca postoju, a w trakcie jazdy na bieżąco to aktualizowałem. Większość nocy spędziłem w małym namiocie, który wozilem ze sobą.

W Skandynawii oraz Finlandii jest pozwolenie na rozbijanie się na dziko, na Litwie, Łotwie oraz w Estonii też raczej nie ma z tym problemu. Zdarzyło się, że korzystałem też z serwisu internetowego, gdzie użytkownicy za darmo proponują nocleg, kilka razy przyjęli mnie też znajomi i rodzina. Co do wyżywienia, to miałem ze sobą garnek turystyczny i gotowałem sobie sam, na ognisku lub na gazie, najczęściej był to ryż, kasza lub makaron z jakimiś dodatkami. Za to na śniadanie przeważnie było musli.

Czy dysponowałeś specjalnie przygotowanym rowerem? Jechałem rowerem szosowym, jest on dosyć szybki, ale nie można załadować zbyt dużo ekwipunku. Musiałem go trochę przerobić, żeby zamontować bagażnik oraz sakwy. Przy przerabianiu roweru pomagał mi trochę mój tata. Bardzo ważne jest zaopatrzenie się w części zapasowe oraz oczywiście posiadanie oświetlenia, odblasków i kamizelki odblaskowej. Bez tego nie warto nawet ruszać.



Rower pomieścił cały ekwipunek

Typowy rozkład dnia w trakcie podróży? Pobudka była ok. 9:00, potem śniadanie, pakowanie, sprawdzenie trasy na dany dzień i około 11:00 start. Jechałem do 20:00 czasem 21:00, ale już daleko na północy, gdzie panował dzień polarny, jechałem nawet do 23:00. W trakcie jazdy robiłem sobie przerwy co około 2-3 godziny. W większych miastach zostawiałem sobie trochę czasu lub nawet cały dzień na zwiedzanie, ale większość dni poświęciłem wyłącznie na jazdę.

Jakimi drogami się poruszałeś i jak oceniasz infrastrukturę drogową krajów przez które jechałeś?

Ze względu na rodzaj roweru, najczęściej wybierałem drogi asfaltowe. Próbowalem też dróg o mniejszym natężeniu ruchu, ale bywało z tym różnie. Najbardziej przyjazna według mnie jest dla rowerzystów Finlandia i Szwecja, jest tam mnóstwo ścieżek rowerowych, nie tylko w miastach. Polska jeszcze mocno odstaje od tych krajów, ale idziemy w dobrym kierunku. Generalnie zasada jest taka, żeby unikać dróg gdzie jest bardzo duży ruch i jeśli jest taka możliwość, to poruszać się ścieżkami rowerowymi.

Były takie momenty w tej podróży, które szczególnie utkwiły Ci w pamięci Najprzyjemniejszym momentem było dotarcie do celu, czyli do Nordkapp. Kilka dni wcześniej popsuła się pogoda, a w dniu przyjazdu przesadziłem też trochę z długością odcinka trasy i ostatnie 25 km pokonywałem w męczarniach. Na miejscu kupiłem sobie kawałek ciasta i gorącą czekoladę. Byłem zmęczony, ale szczęśliwy. Natomiast najtrudniejszym z tej wyprawy był powrót.



Na Nordkapp pogoda nie rozpieszcza

Pogoda była kiepska, było zimno, wiało, i często padało. Dwa, czy trzy razy zlało mnie do suchej nitki.

Obecnie modne są wideoblogi, dzienniki wypraw w mediach społecznościowych itp., a jak Ty dokumentowałeś swoją podróż? Robiłem dużo zdjęć, ale na własne potrzeby. Znajomym i rodzinie udostępniłem link, by mogli sprawdzić moją aktualną lokalizację oraz wstawiałem tam najciekawsze zdjęcia. Zastanawiałem się, nad blogiem i chyba zrobię to podczas następnej wyprawy.

Co najbardziej Cię zaskoczyło, coś czego nie przewidziałeś, nie zaplanowałeś, a się wydarzyło? Jadąc na Nordkapp prawie cały czas było bardzo ciepło i bez deszczu. Po przekroczeniu koła podbiegunowego, w wiosce Mikołaja w Rovaniemi były aż 32 °C, co było szokiem także dla miejscowych. Nie spodziewałem się, aż takich temperatur, ale było to bardzo pozytywne zaskoczenie. Drugą rzeczą były komary. Wcześniej nasłuchiwałem i naczytałem, że na

północy jest ich mnóstwo i niestety jest to prawda. Nawet po spryskaniu się odpowiednimi specyfikami, dalej latają wokół całego ciała. I oczywiście dzień polarny - wiedziałem, że na północy będzie cały czas słońce, ale na początku ciężko było mi się do tego przyzwyczaić. Nawet jak byłem już bardzo zmęczony i było późno miałem problemy ze snem.

Czy był taki moment, że rozważałeś wcześniejsze zakończenie podróży? Ok. 250 km przed Oslo, trochę się rozchorowałem i musiałem zrobić sobie dzień przerwy. Pogoda też nie była wtedy za ciekawa, więc poważnie zastanawiałem się nad tym, by dojechać tylko do Oslo i wrócić do Polski samolotem. Cieszę się, że jednak się nie poddałem i teraz mam satysfakcję ze zrealizowania planu.

Masz już plany na kolejne wyprawy? Jeżeli tak to gdzie i kiedy? Moim marzeniem jest wyprawa z Polski do Azji, ale myślę że będzie to możliwe dopiero po skończeniu następnego kontraktu, mniej więcej za trzy lata. W przyszłym roku chyba odpuszczę sobie rowerową trasę. Mam plan, aby wyruszyć w charytatywny wyścig samochodowy pt. „Złombol”, w tym roku meta wyznaczona jest w Kazachstanie. Będę szukać sponsorów, nie ukrywam, że liczę na wsparcie STRABAG.

Czym zajmujesz się w STRABAG? Aktualnie jestem kierownikiem robót w dyrekcji kolejowej PL. W firmie pracuję od połowy listopada 2016 r., czyli minęły mi trzy lata pracy. Trafiłem tutaj dzięki poprzedniej pracy z której zrezygnowałem, na rzecz STRABAG. Po zakończeniu kontraktu modernizacji linii kolejowej na odcinku Nędza-Rybnik-Żory-Chybie, w tej chwili przygotowujemy się do dwóch nowych kontraktów: Wronki-Krzyż i Dobiegniew-Słonice na linii E59. Mój zakres zadań obejmuje zapotrzebowania na materiały, podwykonawców oraz za przygotowanie zaplecza budowy.

Wojtku, powiedziałeś, że zrezygnowałeś z pracy w innej firmie na rzecz STRABAG. Za co cenisz sobie pracę tutaj? Trafiłem tu na bardzo fajny zespół, z którym bardzo się zżyłem, dzięki temu mogę powiedzieć, że lubię tę pracę. Jeśli kojarzy Pan hit z dyrekcji kolejowej sprzed dwóch lat „Przez te szyny stalowe”, to była właśnie ta ekipa. Niestety część z tych osób już tu nie pracuje, ale mam nadzieję, że na nowym kontrakcie trafią się podobni ludzie, o których również będę mógł powiedzieć, że czasami rozumiemy się po prostu bez słów.

Czy wśród obecnych kolegów z pracy masz podobnych sobie zapaleńców do rowerowych wypraw? Jedna lub dwie osoby się znajdą ale na pewno będę namawiać innych, żeby spróbowali.

Być może po przeczytaniu naszej rozmowy zyskasz nowych partnerów do rowerowych wypraw. Mam taką nadzieję.

Dzieje się w STRABAG

9 wartości, które tworzą STRABAG



W 2014 r. rozpoczęliśmy wdrażanie kultury organizacyjnej opartej na 9 wartościach STRABAG, które określają standardy naszego działania. U jego podstaw leży praca zespołowa TEAMS WORK. Przez ostatnie lata powołany przez Zarząd Zespół Projektowy wdrażał działania popularyzujące i wzmacniające znaczenie wartości w codziennej pracy, wśród których można wymienić m.in:

- spotkanie z członkiem zarządu w ramach szkolenia dla nowych pracowników,
- kwartalny newsletter prezentujący poszczególne wartości,
- wygaszacz ekranu z wartościami,
- plakaty i roll-upy do biur budów i Oddziałów,
- kubki termiczne z okazji 30 – lecia STRABAG,
- konkurs rysunkowy i fotograficzny z nagrodami,
- zbiórka krwi w Pruszkowie,
- szereg szkoleń i warsztatów

W 2019 r. we wszystkich krajach Koncernu, wspólnie z firmą Deloitte przeprowadzona została ankieta podsumowująca projekt. W Polsce odpowiedziało na nią 64% zapytanych – bardzo dziękujemy!

W porównaniu z rokiem 2016 wzrósł poziom zaangażowania w działanie zgodnie z wartościami naszej organizacji. **Niezawodność, szacunek, zaangażowanie** – z tymi wartościami nasi pracownicy identyfikują najbardziej. Natomiast wartością ocenioną najniżej jest **innowacyjność**.

Oficjalnie projekt wzmacniania wartości uwieńczony został ankietą, jednak Wartości Koncernu nadal pozostają w centrum uwagi. Wiele z zainicjowanych działań będziemy kontynuować również w przyszłości. Pamiętajmy, iż źródłem naszych sukcesów jest TEAMS WORK. i działanie zgodnie z wartościami STRABAG. Takie działanie jest również fundamentem, na którym opiera strategia FASTER TOGETHER 2022.

STRABAG wicemistrzem Polski w siatkówce

Podczas 6 Mistrzostw Polski Drogowców nasz TEAM wywalczył II miejsce!

W Giżycku w dniach 15 – 17 listopada odbyły się, już po raz szósty, Mistrzostwa Polski Drogowców w piłce siatkowej. Nasz STRABAG TEAM zameldował się na miejscu w czwartek wieczorem i przeprowadził pierwszy trening. Piątek i sobota to czas rozgrywek. Najlepsze trzy drużyny z poprzednich Mistrzostw zostały rozstawione w trzech grupach i do nich były dołosowane pozostałe zespoły. Trafiliśmy do grupy A, ze zwycięzcą poprzedniej edycji.

Pierwsze mecze nasz TEAM rozegrał w piątek kończąc dzień I miejscem w grupie, podobnie było w sobotę. W półfinale zmierzyliśmy się z Europrojektem i kończąc mecz wynikiem 2:1 zameldowaliśmy się w finale. Po zaciętym meczu z Budimeksem (0:2) zakończyliśmy turniej z tytułem Wicemistrza Mistrzostwa Polski Drogowców w piłce siatkowej.

Dodatkowo indywidualne wyróżnienia zdobyli:

- Sylwester Kowalski - najlepszy atakujący Mistrzostw,
- Kamil Król - najlepszy rozgrywający Mistrzostw.



Od lewej: Kacper Tutaj, Krzysztof Baranski, Przemysław Kafel, Jarosław Wiejak, Sylwester Kowalski, Renata Pluskota, Marcin Rusak, Kamil Filipek, Kamil Król, Michał Baj

Świąteczna pomoc STRABAG

Okres Świąt Bożego Narodzenia to szczególny czas, taki, w którym nikt nie powinien czuć się sam i pozostać bez pomocy.

Między innymi temu służy, znana już dobrze w Polsce akcja – Szlachetna Paczka. W tym roku, po raz kolejny przygotowaliśmy Szlachetne Paczki STRABAG. W siedzibie firmy w Pruszkowie zebraliśmy w sumie 26 paczek, kupiliśmy także zamrażarkę i fotel z funkcją spania. Wszystko to trafiło do dziewięćciosobowej rodziny.

Koleżanki i Koledzy z TPA z Poznania, Dyrekcji PP/CC oraz PC/CC przygotowali paczkę dla mamy, która sama będąc już w podeszłym wieku opiekuje się chorym dorosłym synem. W akcję włączyły się także zespoły z: kontraktu E30 Oddział Mostowy PK/C,

Oddziału Kolejowego PL/BB, Oddziału Drogowego PH/EE, pracownicy CM, firmy geodezyjnej oraz obsługi BHP, którzy przygotowali kolejne świąteczne prezenty dla potrzebujących.

W sumie udało nam się zgromadzić paczki o wartości ok. 16 – 17 tys. PLN, w których były niezbędne dla potrzebujących rodzin artykuły (żywność, odzież na zimę, AGD, opał i inne), oraz spełnić marzenia.



Szlachetna Paczka STRABAG

Stałe wsparcie od naszych pracowników ma również gdańskie hospicjum, dla którego już po raz kolejny pomoc organizowali nasi koledzy i koleżanki z Trójmiasta. Udało się zebrać spory zapas pampersów i pieluchomajtek, które dla hospicjum są artykułami pierwszej potrzeby. W paczkach znalazły się też książki dla dzieci i drobne upominki, które sprawiły dużo radości na Mikołajki.

Tradycją w STRABAG staje się również Świąteczne Popołudnie organizowane w siedzibie w Pruszkowie. Podczas kiermaszu z domowymi wypiekami naszych koleżanek i kolegów oraz warsztatów, podczas których można było własnoręcznie pomalować bombkę czy wykonać stroik choinkowy, udało się zebrać ok. 4,5 tys. PLN. Cała kwota została przeznaczona na wsparcie i pomoc warszawskiego domu dziecka dla dzieci niepełnosprawnych i upośledzonych.



Świąteczne popołudnie w STRABAG

Brawo Wy!

Mój Dzień w STRABAG w 30 sekund

Koniec roku 2019 przyniósł rozstrzygnięcie konkursu „Mój Dzień w STRABAG w 30 sekund”. Najlepsze z przesłanych produkcji odznaczały się przemyślanym scenariuszem, dobrą reżyserią oraz montażem. Oczywiście kluczem do sukcesu był pomysł na pokazanie w 30 sekundach, swojego dnia pracy w STRABAG.

W konkursie, zorganizowanym jesienią 2019 r. w sumie udział brało 19 filmów pokazujących Waszą codzienną pracę na budowie, w laboratorium czy w biurze. Nie brakowało efektów specjalnych, zaawansowanego montażu i reżyserskich popisów godnych Hollywood.

I miejsce zajął film Mateusza Wasiaka z Dyrekcji Kolejowej, który zabrał nas w „zakręconą podróż” - ze swojego biura wprost na budowę. Z takim zespołem współpracowników, jak na filmie, żadne obmiary ani harmonogramy nie są na pewno problemem.



II miejsce za swoją produkcję otrzymał Krzysztof Houda z TPA. W laboratorium TPA dzieje się tyle, że ekran trzeba było podzielić na cztery. Dodatkowe brawa za poczucie rytmu i podkład muzyczny 😊



III miejsce to analiza wypadku, którą „nakręcił” Paweł Jaskólski z SIP. Widząc jak pracuje Paweł mamy pewność, że każda ze spraw, które prowadzi trafia we właściwe ręce.



Przyznano też 7 wyróżnień filmom, których autorami byli: Tomasz Lewandowski (Dyr. PP), Aleksandra Kaczmarek (TPA), Tomasz Mikołajczak (TPA), Marcin Szczepański (Dyr. PJ), Oskar Polacki (Dyr. PC), Tomasz Czaiński (Dyr. PC), Radosław Radziszewski (Dyr. PE).

Nagrodami w Konkursie były ufundowane bony do sieci salonów EMPIK, o wartościach odpowiednio: 500 zł za I miejsce, 400 zł za II miejsce, 300 zł za III miejsce oraz bony o wartości 100 zł dla autora każdego z wyróżnionych filmów.

Nagrodzone i wyróżnione filmy można obejrzeć:
- skanując QR kod
lub
- wpisując adres:

www.ludziestrabag.pl

[hasło: konkurs]



W STRABAG biegamy przez cały rok

O tym, że bieganie jest zdrowe nikogo nie trzeba już przekonywać. Wiedzą o tym nasze koleżanki i koledzy, którzy w zeszłym sezonie biegowym reprezentowali barwy STRABAG w wielu imprezach biegowych rozgrywanych na przestrzeni całego roku 2019:



Grupa biegowa STRABAG

Wiosna to półmaraton w Gdyni (4 zawodników) oraz PZU Półmaraton Warszawski (10 zawodników). W kwietniu odbył się ORLEN Warsaw Marathon (2 zawodników na dystansie 42,195 km i 30 na dystansie 10 km), a w maju Bieg Firmowy Wrocław 2019, z którego dochód wspiera podopiecznych Fundacji Everest (sztafeta 10 zawodników).

W lipcu, w niezwyklej oprawie historycznej nasi reprezentanci startowali w Biegu Powstania Warszawskiego (20 zawodników na dystansie 10 km i 2 zawodników na dystansie 5 km).

Jesienią odbyły się cztery duże imprezy biegowe: PKO Wrocław Maraton (5 zawodników), w październiku 30 zawodników wzięło udział w biegu na 10 km - Biegnij Warszawo, a 3 zawodników reprezentowało nasze barwy na PKO Poznań Maraton.

Rekord ilości uczestników przypadł na listopad i organizowany w Warszawie Bieg Niepodległości. W tym wydarzeniu uczestniczyło aż 39 zawodników z naszej firmy.

Po raz pierwszy, w roku 2019 rozegrany został również Puchar STRABAG – to wewnętrzne mistrzostwa firmy w biegu na 10 km, w których zwycięzcami zostali: wśród kobiet Małgorzata Wutke, a wśród mężczyzn Michał Łobacz.

Gratulujemy wszystkim biegaczom i życzymy jak najlepszych czasów w sezonie 2020!



Małgorzata i Michał z Pucharami STRABAG