

Roboty geotechniczne

jako prace wymagające
wysokiej staranności i stałej kontroli

O specyfice wykonywania specjalistycznych robót fundamentowych, wymagających realizacjach drogowo-mostowych oraz rynku robót geotechnicznych z dyrektorem Działu Technicznego Spółki Stump-Hydrobudowa mgr. inż. Remigiuszem Musiałem rozmawia Marlena Machura.

Stump-Hydrobudowa Sp. z o.o. (wcześniej HB-bis i COBR) może pochwalić się już ponad 30-letnim doświadczeniem w zakresie wykonywania specjalistycznych robót fundamentowych. Wiadomo, że jest to jedna z trudniejszych prac budowlanych. Na czym polega ta specyfika?

Jedną z głównych cech robót geotechnicznych, w tym fundamentowych, jest ograniczona dokładnością dokumentacji geologicznej znajomość warunków gruntowych pod daną inwestycję. W praktyce do każdego placu budowy musimy podchodzić indywidualnie i na bieżąco optymalizować stosowaną technologię. Po zakończeniu robót bardzo trudno jest zweryfikować poprawność wykonania z tego prostego powodu, że znaczna część wykonanej konstrukcji znajduje się poniżej poziomu gruntu. Dlatego podczas prowadzenia prac potrzebne są wysoka staranność oraz stała kontrola jakości obejmująca wszystkie prowadzone czynności.

Tutaj muszę podkreślić olbrzymi kapitał ludzki naszej kadry. Opieramy się na doświadczeniu zdobytym podczas stażu zawodowego nierzadko przekraczającym 30 lat działalności w zawodzie i w spółce.

Które z realizacji drogowo-mostowych, w których brał Państwo udział, są warte wskazania w kontekście zastosowanych tam technologii czy też trudności wykonania?

Przykładem wymagającego inżyniersko kontraktu jest zakończona już budowa tunelu łączącego terminale na terenie Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina. Wykonaliśmy tam konstrukcję zespoloną, w której 9,5-metrowe ścianki szczelne będące zabezpieczeniem wykopu służyły również za szalunek oraz integralny element nośny obudowy tunelu. Największym wyzwaniem było pograżanie ścianek Larssena. Całość robót musieliśmy wykonać pod stropem funkcjonującego parkingu wielopoziomowego oraz pod stale pracującym taśmociągiem do transportu bagażu, co ograniczyło światło prowadzonych robót do zaledwie 2 metrów. Wykonanie konstrukcji tunelu, kiedy dysponuje się tak małą przestrzenią, było bardzo wymagające zarówno pod względem technologicznym, jak i logistycznym. Także jako pierwsi w Polsce możemy się pochwalić wykonaniem ściany szczelinowej o grubości półtora metra. Wraz z towarzyszącą jej ścianą szczelinową o przekroju teowym tworzyły potężną wspornikową konstrukcję oporową obiektu drogowego.

Dzięki takim realizacjom zyskaliśmy opinię wykonawcy niebojącego się nawet najbardziej skomplikowanych i wymagających robót, co przekłada się na stałe grono



zleceniodawców, z którymi współpracujemy już od wielu lat.

Czy podejmie się Pan próby krótkiej oceny rynku robót fundamentowych i związane go z nim ściśle rynku budowlanego? Jakie są według Pana prognozy oraz w tym kontekście plany firmy na najbliższe lata?

Niedawno ogłoszono zwycięzców przetargu na Południową Obwodnicę Warszawy, nadchodzi także rozstrzygnięcie przetargu na poprowadzony przez Żuławki Wiślane odcinek drogi ekspresowej S7. Są to przykłady kolejnych olbrzymich inwestycji infrastrukturalnych, w których roboty geotechniczne będą bardzo znaczącym czynnikiem wpływającym na wartość całego kontraktu. Do robót tych zaangażowana zostanie duża liczba wykwalifikowanych inżynierów oraz ciężkiego sprzętu, co nie pozostanie bez wpływu na ceny robót geotechnicznych oraz ich dostępność na poziomie krajowym.

Większa liczba inwestycji realizowanych na terenach miejskich o ściśle zabudowie stale zwiększa zapotrzebowanie na roboty specjalistyczne, co dobrze odzwierciedla wzrastającą liczbę otrzymywanych zapytań ofertowych. Od około dwóch lat właścicielem naszej Spółki jest międzynarodowy koncern PORR, największa austriacka firma budowlana. Dzięki temu oprócz stabilnego zaplecza finansowego zyskaliśmy również dostęp do nowoczesnego parku maszynowego, co znacznie zwiększyło nasze możliwości przerobowe oraz asortyment oferowanych usług i technologii.

Wraz z nowymi możliwościami liczymy na zwiększenie się naszego udziału na rynku fundamentów specjalnych. Dużą szansę widzimy również w Funduszach Europejskich na lata 2014-2020. Jest to kolejne 349 mld zł, których część zostanie wykorzystana na inwestycje infrastrukturalne. Będzie to oznaczało kolejny wzrost zapotrzebowania na nasze doświadczenie przy skomplikowanych rodzajach warunków gruntowych.

Spółka ma już na swoim koncie udział przy realizacji olbrzymich inwestycji i wielkich zakresów zadań. Wystarczy wspomnieć wywiercenie ponad tysiąca pali wielkośrednicowych pod drogę S5 – obwodnicę Bojanowa i Rawicza – oraz w ostatnim czasie współpracę na budowie dworca Nowa Łódź Fabryczna, gdzie wykonywaliśmy potężne ściany szczelinowe konstrukcji tunelu. Mimo zwiększenia skali działalności naszym priorytetem pozostaje utrzymanie profilu specjalisty podejmującego nie tylko obszerne, ale również bardzo indywidualne i wymagające technicznie roboty.

Dziękuję za rozmowę.

