

Pomagamy łączyć Polskę, realizując fundamenty strategicznych obiektów infrastrukturalnych

Z HUBERTEM TOMCZAKIEM, dyrektorem zarządzającym Soletanche Polska Sp. z o.o., rozmawia MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: SOLETANCHE POLSKA Sp. z o.o.



Naszym core businessem jest wykonywanie fundamentowania specjalistycznego oraz robót żelbetowych.

Większa część 2020 r. upłynęła pod znakiem walki z pandemią koronawirusa: wiosennym lockdownem, kolejnymi obostrzeniami i ograniczeniami dla wybranych sektorów i gigantycznymi skutkami tych wydarzeń dla całej gospodarki. Jak w tej dramatycznej sytuacji radziła sobie Soletanche Polska?

Rzeczywiście, wydaje się, że większość firm była w tym roku skoncentrowana na walce z nowym ryzykiem, jakim jest permanentny stan pandemii, w którym funkcjonujemy od marca tego roku. Nam paradoksalnie pomogły porządki, jakie wykonaliśmy w poprzednim roku i wprowadzenie kultury Agile. Dzięki temu łatwiej było nam przyjąć fakt, że musimy szybko dostosowywać się do zmieniającej się sytuacji na rynku. Nie wpadliśmy w panikę. Tu kluczową rolę

odegrał nasz nadzór budów oraz sami pracownicy produkcji. Dzięki wymianie informacji i szybkiemu działaniu udało nam się zidentyfikować ryzyka i przygotować procedury oraz wytyczne, które są wynikiem pracy i zaangażowania całej firmy. Cieszę się, że pracownicy podchodzą do tych obostrzeń poważnie i czują się odpowiedzialni za kolegów i koleżanki, to podstawa w obecnych czasach.

Skupiliśmy się na rozwoju. Udało nam się w warunkach pandemii zrealizować kilka projektów szkoleniowych, pomimo pracy hybrydowej (część na home office, część z biura) nasz dział ofertowy pozyskał ciekawe, prestiżowe i długoterminowe kontrakty. Dzięki temu możemy być spokojni o nasz przerób w 2021 r., za co chciałbym, korzystając z tej okazji,

podziękować wszystkim pracownikom Soletanche Polska.

W cieniu pandemii na całym świecie toczy się inna walka – o powstrzymanie zmian klimatycznych. Soletanche zadeklarował zmniejszenie emisji CO₂ aż o 40% do 2030 r. W jaki sposób realizowany jest ten cel?

Robimy to metodycznie na wszystkich polach, na których operuje firma. Naszym core businessem jest wykonywanie fundamentowania specjalistycznego oraz robót żelbetowych. Już na etapie projektowym staramy się tak przygotować rozwiązanie lub zaproponować taką optymalizację projektu bazowego, aby zmniejszyć czas realizacji oraz ograniczyć ilość wykorzystywanego surowca. Testujemy nowe technologie wykonania ścian szczelinowych. W fazie testów są również



Budowa II linii metra w Warszawie – stacja C21 M2 Bródno

nowe technologie wiercone. Prowadzimy także optymalizację w zakresie technologii Trenchmix®. Wszystko jest na dobrej drodze, abyśmy w znaczny sposób skrócili czas realizacji, nie tracąc na jakości produktu finalnego.

W biurze wprowadziliśmy segregację odpadów, ograniczyliśmy zużycie plastiku dzięki współpracy z firmą Grohe. Prowadzimy działania edukacyjne na tym polu. Na budowach korzystamy z dwupłaszczowych zbiorników na paliwa. Mamy przygotowany plan środowiskowy, który będziemy wdrażać już w tym roku. Zamierzamy sukcesywnie instalować w naszym sprzęcie tzw. Eco Kit, który umożliwi nam pracę w trybie ekologicznym. Będziemy też inwestować w park maszyn. To jest nasz pomysł na ograniczenie emisji CO₂.

W jakich dużych inwestycjach infrastrukturalnych – drogowych i kolejowych – firma bierze obecnie udział?

Stawiamy na inwestycje zwiększające komfort podróżowania. W tym roku uczestniczyliśmy w realizacji takich obiektów, jak:

Największy tunel drogowy w Warszawie. W ramach trasy S2 zrealizowaliśmy ściany szczelinowe tunelu Południowej Obwodnicy Warszawy. Soletanche wykonała 670 sekcji. Średnia długość pojedynczego panelu wynosi 6,5 m i jest

zagłębiona w zależności od warunków gruntowych na głębokości od 12 do 20 m na odcinku realizowanym przez Soletanche. Do budowy tunelu zużyto 36 464 t stali oraz 409 826 m³ betonu. Prace prowadzone były przy utrzymaniu ciągłości ruchu drogowego w dzielnicy Ursynów oraz funkcjonowania linii metra M1, pod którą realizowany był tunel. Soletanche zakończyło już odbiory techniczne, tym samym nasza obecność w tym kontrakcie dobiegła końca. Prace realizowane były dla Astaldi S.p.A.



Południowa Obwodnica Warszawy, odcinek A

Krańcowa stacja II linii metra. Kolejną kluczową inwestycją z punktu widzenia znaczenia strategicznego jest rozbudowa II linii metra w Warszawie. Soletanche realizuje fundamentowanie stacji C21 M2 Bródno. W ramach kon-

traktu mamy do zrealizowania ściany szczelinowe komory startowej, korpusu stacji wraz z torami odstawczymi i podziemną halą dla pociągów, służącą niejako do zawracania. Wykonaliśmy ściany szczelinowe i baretę o łącznej długości 3000 m. Do ich produkcji zużyto 80 264 m³ betonu. Wbudowano ponad 7000 t stali (kosze zbrojeniowe oraz stalowe słupy w baretach). Najgłębsze ściany w tym obiekcie sięgają 36 m głębokości. Pod koniec września 2020 r. wykonaliśmy ostatnią sekcję ścian szczelinowych. Z powodu wysokiego poziomu wód gruntowych realizujemy tu również poziomą przesłonę przeciwfiltracyjną w technologii jet grouting. W ramach kontraktu mamy do wykonania ok. 4 tys. kolumn na powierzchni 22 tys. m². Jest to jedna z najgłębiej posadowionych przesłon w Warszawie. Specjalnie do wykonania tych robót dostosowaliśmy nasze maszyny do pracy na tak dużej głębokości. Prac realizowane są dla Gülermak Polska.

Inwestycją kolejową o strategicznym znaczeniu w skali kraju jest budowa tunelu średnicowego w Łodzi. Do jakich prac została zaangażowana Soletanche Polska?

W ramach kontraktu z generalnym wykonawcą, konsorcjum Przedsiębiorstwa



Tunel średnicowy w Łodzi – komora odolanowska



Wnętrze komory odolanowskiej

Budowy Dróg i Mostów Mińsk Mazowiecki (PBDiM) jako liderem oraz Energopolu-Szczecin, Soletanche Polska wykonuje projekt oraz realizację dwóch strategicznych obiektów w ramach tunelu średnicowego w Łodzi: komory, z której wystartuje największa w Polsce tarcza TBM (średnica 13 m), usytuowanej między ulicami Stolarską i Odolanowską, oraz komory dla mniejszej tarczy TBM (średnica 8,7 m), zlokalizowanej przy ul. Długosza. To nasz pomysł na wykonanie okrągłych szachtów startowych stał się motorem zmian wcześniej proponowanych rozwiązań. Inwestorem obiektu pod nazwą tunel średnicowy, realizowanego w ramach projektu *Udrożnienie Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska / Łódź Żabieniec*, są PKP Polskie Linie Kolejowe. Projekt jest współfinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wartość projektu wynosi 1 764 333 383,70 zł, z czego dofinansowanie unijne to 1 434 417 385,13 zł.

Soletanche powierzono także zaprojektowanie posadowienia tunelu oraz trójkondygnacyjnego parkingu pod płytą przyszłego Rynku Kobro w Łodzi.

Rynek Kobro docelowo ma pomieścić 300 miejsc parkingowych. Natomiast w ramach posadowienia tunelu przewidziana jest realizacja ścian szczelinyowych z elementami wieńca żelbetowego i tymczasowym rozparciem, a także wykonanie baret tymczasowych, stanowiących rozparcie stropu rozporowego oraz jako docelowego elementu konstrukcji

w formie słupa podtrzymującego strop podziemnego ronda. Droga podziemna będzie miała szerokość 6,5 m i długość ok. 500 m. Tę realizację wykonujemy w ramach kontraktu z konsorcjum BUDOMAL i Mosty Łódź.

Czy firma wykonuje duże roboty fundamentowe również w innych rejonach kraju?

Na północy realizujemy dwa obiekty w ramach infrastruktury kolejowej. Uczestniczymy w przebudowie Dworca Gdańsk Główny w ramach kontraktu z Mostostalem Warszawa oraz budowie parkingu podziemnego w ramach węzła integracyjnego w Gdyni Chyloni dla Rover Group.

Przed nami dwa duże infrastrukturalne kontrakty: tunel w ramach Północnej Obwodnicy Krakowa dla Gülermak Polska oraz przebudowa Dworca Zachodniego w Warszawie dla Budimex SA.

Czy to znaczy, że Soletanche będzie teraz wykonywała wyłącznie obiekty infrastrukturalne?

Oczywiście, że nie. Naszym konikiem są wymagające obiekty typu *mixed-use development*. Zamierzamy nadal lokować w nie swoje ambicje projektowo-wykonawcze, rozbudowując nasze bogate portfolio. Nie odpuścimy też rynku *real estate*, jak i stałych, komercyjnych klientów. Zaufanie budowane latami procentuje w tych ciężkich czasach, przez które przejdziemy, mam nadzieję jeszcze bardziej ukierunkowani na sukces.

Dziękuję za rozmowę.



Droga podziemna w ramach projektu Rynek Kobro