



Przeprawa na zachód – Kicking Horse Pass

■ Oliver Blaha, Bilfinger Berger AG, Katarzyna Flankowska, Bilfinger Berger Polska SA

Autostrada przez budzącą strach Kicking Horse Pass (Przełęcz Wierzgającego Konia) zapewniła niemieckiemu koncernowi Bilfinger Berger mocną pozycję na kanadyjskim rynku budowlanym, gdzie obecnie uchodzi za lidera w realizacji projektów z zakresu budownictwa komunikacyjnego w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP).



Dziury w nawierzchni o średnicy 20 cm, strome zbocza i spadające kamienie – tak wyglądała do niedawna ta niezwykle ruchliwa droga w Górach Skalistych. Cieszyła się bardzo złą sławą jako jedna z najniebezpieczniejszych w całej Kanadzie.

Ani regionalne samorządy, ani federalne władze nie mogły sobie pozwolić na remont autostrady z lat 50. XX w. Ekspert oszacowali deficyt budżetu Kanady, przeznaczony na aktualne potrzeby związane z obiektami infrastrukturalnymi, na 42 mld USD. To spowodowało, że na znaczeniu zyskały inwestycje oparte na koncepcji PPP, w których po stronie partnera prywatnego leży zaprojektowanie, realizacja i utrzymanie obiektów infrastruktury publicznej. „Ten projekt uutorował nam drogę na rynek Ameryki Północnej” – powiedział Nick Dawson, dyrektor jednej ze spółek grupy Bilfinger Berger.



Ponadto koncern pozyskał dwa inne znaczące projekty z dziedziny infrastruktury komunikacyjnej: budowę mostu Golden Ears w okolicy Vancouver oraz obwodnicy Calgary w prowincji Alberta. W ciągu zaledwie dwóch lat od zaistnienia na tym rynku, Bilfinger Berger jest już jedną z wiodących firm oferujących realizację projektów koncesyjnych w tym zakresie.

Zaprojektowanie, budowę i częściowe finansowanie odcinka nad przełęczą, Bilfinger Berger Project Investments powierzył zespołowi Trans-Park-Group. Już na etapie przetargu harmonogram prac wyróżniał się nowoczesnymi rozwiązaniami, gwarantującymi kontynuowanie prac w zimie i skrócenie czasu budowy. Harmonogram zakładał zaledwie 25 miesięcy na wykonanie trasy na tym niezwykle trudnym odcinku – o 19 miesięcy mniej niż projektanci zatrudnieni przez rząd.

Zakres wszystkich prac drugiego etapu, za które odpowiedzialne było konsorcjum na czele z Bilfinger Berger, obejmował rozbudowę sześciokilometrowego odcinka oraz eksploatację i utrzymanie 26-kilometrowej autostrady wiodącej między stromymi zboczami górskimi i rzeką Kicking Horse. Kluczowy element projektu to nowy, 400-metrowy most nad kanionem, wzniesiony na 80-metrowych filarach. Zadanie wykonano w ciągu 2,5 roku.

Całkowita wartość tego etapu inwestycji wynosi 130 mln USD, z czego udział własny Bilfinger Berger to 11 mln USD. Czas trwania koncesji sięga 2030 r.

Realizacja projektu The Kicking Horse Pass bazuje na koncepcji odpłatności zależnej od jakości usług związanych z udostęp-





nieniem obiektu. Operator ponosi odpowiedzialność w odniesieniu do ryzyk wynikających z projektu, budowy i utrzymania obiektów, natomiast partner publiczny przejmuje ryzyko związane z komunikacją. Innymi słowy, operator będzie otrzymywał ustaloną w umowie miesięczną odpłatność uiszczaną przez rząd prowincji, w zamian za którą zapewni nieograniczony dostęp do 26-kilometrowego odcinka autostrady i mostu przez okres kolejnych 25 lat. „To oznacza również sprawnie przeprowadzane remonty i zimowe utrzymywanie drogi, co nie jest łatwym zadaniem w miejscu, gdzie spadające kamienie i obfite opady śniegu w zimie są na porządku dziennym” – podkreślił Stephen Perfect, przedstawiciel koncernu w Ameryce Północnej.

W trakcie budowy konieczne było podjęcie szczególnych środków ostrożności. Zabezpieczono skarpy i zasadzono roślinność w celu zatrzymania lawin. W sumie wykopano ponad 3 mln m³ ziemi i gruzu, co odpowiada pojemności 200 tys. ciężarówek. Podczas budowy zużyto 2,5 tys. t stali konstrukcyjnej i 50 tys. t asfaltu. Sama konstrukcja filarów mostu wymagała użycia 12 tys. m³ betonu i 1,5 tys. t prętów zbrojeniowych.

Dzięki najnowocześniejszym rozwiązaniom logistycznym ruch na autostradzie mógł się już odbywać po niespełna dwóch latach od rozpoczęcia budowy. Również kontynuacja prac podczas surowej kanadyjskiej zimy przyspieszyła udostępnienie drogi.

„Taki kontrakt ma dla nas ogromne znaczenie. Bardzo się cieszę, że łącząc w jednym kontrakcie tak profesjonalny projekt z najwyższej jakości wykonaniem, udało nam się zaoszczędzić, a na moście New Park już odbywa się ruch – kilka miesięcy wcześniej niż planowano” – powiedział Kelvin Falcon, minister transportu Kolumbii Brytyjskiej.

W sierpniu 2007 r., czyli dwa miesiące przed zaplanowanym terminem, premier tej prowincji Gordon Campbell uroczystie otworzył zmodernizowany odcinek autostrady. Wraz z powstaniem tej inwestycji w przeszłość odeszły czasy, kiedy tysiące samochodów stało każdego dnia w gigantycznym korku,

przedzierając się przez dziury i strome wzniesienia. Ta niegdyś ryzykowna trasa umożliwia teraz bezpieczny przejazd i stanowi jedną ze strategicznych dróg ułatwiających dostęp do wybrzeża Pacyfiku, który odgrywa kluczową rolę w gospodarce tej prowincji.

Projektem równie ambitnym, realizowanym przez Bilfinger Berger, jest budowa Golden Ears Bridge w okolicy Vancouver. Do października 2009 r. planuje się zakończenie kilometrowego mostu o szerokości 90 m oraz 14 km dróg dojazdowych – w samą porę, bo przed rozpoczęciem zimowych igrzysk olimpijskich w 2010 r. Także tutaj koncern podjął się zaprojektowania i finansowania. Po wykonaniu obiektów konsorcjum, którego liderem jest Bilfinger Berger, będzie zarządzać nimi przez okres 35 lat i tak jak w przypadku Kicking Horse Pass, będzie otrzymywał stałą zapłatę w zamian za ich udostępnienie.

ZDJĘCIA: BILL PITCHER

