

Najważniejsze inwestycje drogowe powstają teraz na południu kraju

Z **TOMASZEM PAŁASIŃSKIM**, dyrektorem krakowskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, rozmawia **MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

W 2016 r. GDDKiA podpisała umowy na budowę 16-kilometrowego odcinka drogi S7 Lubień – Rabka-Zdrój. Inwestycja została podzielona na trzy zadania, które są obecnie realizowane. Proszę przybliżyć szczegóły tego przedsięwzięcia.

Droga ekspresowa S7 między Gdańskiem a Rabką-Zdrój jest jedną z najważniejszych realizowanych obecnie inwestycji infrastrukturalnych w Polsce. Południowy odcinek S7 został podzielony na trzy zadania: Lubień – Naprawa, Naprawa – Skomielna Biała oraz Skomielna Biała – Rabka-Zdrój. Dwa z nich to odcinki drogowe, natomiast odcinek Naprawa – Skomielna Biała jest odcinkiem tunelowym. Obecnie roboty prowadzone są na wszystkich odcinkach. Wykonawcą pierwszego z nich, od strony Krakowa, jest polska firma IDS-Bud SA. Plac budowy został przekazany, geologia potwierdzona, ruszyły prace fundamentowe i palowe. Początki realizacji inwestycji zawsze są trudne – należy przeanalizować dokumentację, później proponuje się ewentualne zmiany. Ten etap jest już za nami. Wykonawca prowadził roboty także w okresie zimowym, choć ten czas jest wyłączony z okresu realizacji kontraktu na wszystkich trzech odcinkach. Niemniej pewien zakres prac, konkretnie roboty palowe i fundamentowe, mógł zostać wykonany dzięki sprzyjającym warunkom pogodowym, z czego wykonawca skorzystał. Jedną z najważniejszych rzeczy, które wykonawca musiał zrobić, a których nie widać z zewnątrz, to dostęp do budowy. Teren budowy jest bardzo trudny, górski, więc są i spore nachylenia. Pas drogowy jest stosunkowo wąski, stąd konieczne było wykonanie dróg technologicznych,



TOMASZ PAŁASIŃSKI ukończył Wydział Górnictwa i Geoinżynierii Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie (specjalność budownictwo podziemne) oraz Wydział Inżynierii Lądowej Politechniki Krakowskiej (specjalność drogi, ulice, autostrady). Posiada uprawnienia budowlane w specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń. W latach 1995–2002 pracował w Budostalu 5 jako kierownik robót. Od 2002 r. w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, kolejno na stanowiskach: kierownika projektu, zastępcy dyrektora ds. inwestycji i dyrektora Oddziału w Krakowie.

aby uzyskać dostęp do poszczególnych obiektów. Z przymrużeniem oka mogę powiedzieć, że o tym, że prace się posuwają, świadczą m.in. liczne skargi mieszkańców.

Na podobnym etapie są prace na trzecim odcinku, którego wykonawcą jest włoska firma Salini Impregilo S.p.A. Pierwszy etap przygotowawczy jest już za nami, roboty są realizowane pełną parą, prace palowe i fundamentowe zostały wykonane, teren budowy udostępniony. W przypadku odcinka tunelowego, którego wykonawcą jest także włoska firma, Astaldi S.p.A., jednym z warunków przetargu było zrealizowanie drążenia tunelu siłami własnymi. Firma będzie wykonywała tunel z udziałem tej samej ekipy, która pracowała przy drugiej linii metra w Warszawie. W tej chwili na budowie są wykonane podejścia pod portale z obu

stron. W marcu 2017 r. rozpoczęło się drążenie. Zostały zatwierdzone wszystkie dokumenty związane z kwestiami górnictwami. Na terenie inwestycji znajduje się ponad 120 kontenerów biurowo-mieszkalnych, również logistyka jest opanowana. Prace przebiegają zgodnie z harmonogramem. Jedyną rzeczą, która może nam przeszkodzić w działaniu zgodnie z planem, mogą być niespodzianki geologiczne w czasie drążenia. Tutaj szczególnym zagrożeniem byłaby woda. Prace będą prowadzone we fliszu karpackim, spękanym, w takich samych warunkach jak tunel w Lalikach. Tam największym problemem okazała się właśnie woda. Planowany średni postęp przy drążeniu tunelu to od 3 do 6 m na dobę. Wykonawca będzie pracował w trybie tryzmiannowym, czyli 24 godziny na dobę. Tunel będzie drążony metodą górnictwem trady-

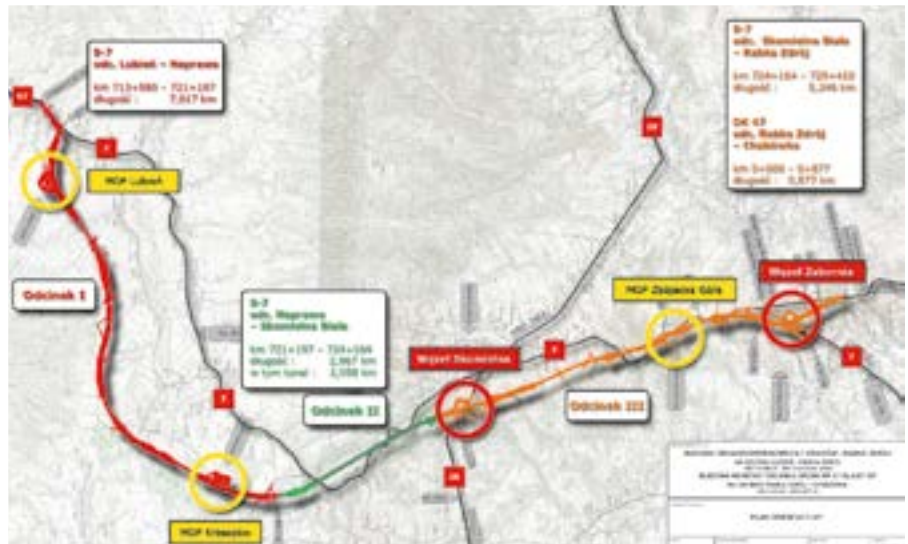
Droga ekspresowa S7 między Gdańskiem a Rabką-Zdrój jest jedną z najważniejszych realizowanych obecnie inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

cyjną, ale przy uwzględnieniu modyfikacji, którą opracowali Włosi, a która jest ich autorskim pomysłem. Modyfikacja polega na wierceniu na kilka, kilkanaście metrów otworów wyprzedzających przodki. Firma dysponuje własnym sprzętem komputerowym wyposażonym w czujniki, co pozwoli na zaplanowanie siły wybuchu i dostarczy informacji na temat układu warstw, ewentualnego występowania wody, rodzaju skał. Biorąc to pod uwagę oraz dotychczasowe doświadczenie wykonawcy, jesteśmy dobrej myśli, jeśli chodzi o drążenie tunelu, i trzymamy kciuki, żeby wszystko odbyło się bezpiecznie.

Za mniej więcej dwa lata spodziewamy się gotowych odcinków drogowych, z kolei prace przy odcinku tunelowym potrwać zapewne ok. czterech lat. Odcinki drogowe, gdy tylko powstaną, mogą funkcjonować niezależnie od tunelu, dlatego po oddaniu przez wykonawców bezwzględnie je uruchomimy. Oba odcinki drogowe w ok. 70% składają się z estakad i wiaduktów o różnej wysokości. Będzie sporo robót betonowych, natomiast stosunkowo mało nasypów. Drogi będą miały nawierzchnie asfaltowe, w tunelu – betonowe.

W lipcu 2017 r. planowane jest oddanie innego odcinka S7: węzeł Igołomska – węzeł Rybitwy w Krakowie. Jaki jest cel i planowane efekty tej inwestycji?

Być może sama długość odcinka nie jest imponująca, bo wynosi tylko 4,5 km, natomiast w jego ramach powstał podwójny most przez Wisłę, a tak naprawdę



Plan przebiegu trasy S7 Lubień – Rabka-Zdrój, źródło: GDDKiA



S7 Lubień – Rabka-Zdrój, odcinek Lubień – Naprawa, fot. GDDKiA



S7 Lubień – Rabka-Zdrój, odcinek Naprawa – Skomielna Biała, fot. GDDKiA



Most przez Wisłę na odcinku S7: węzeł Igołomska – węzeł Rybitwy, fot. nbi media

dwa równoległe, pierwsze w Krakowie, mosty wantowe. Obecne zaawansowanie prac oceniam na ok. 80–85%. W lipcu, jeśli tylko wcześniej nie wystąpią żadne anomalie pogodowe, odcinek powinien zostać oddany do ruchu.

Celem tej inwestycji w perspektywie najbliższego czasu jest spięcie autostrady A4 z Nową Hutą, z której będzie możliwy bezpośredni wyjazd na autostradę. Tym samym zostanie odciążony ruch przez miasto w kierunku autostrady przez ul. Śliwiaka i most Wandy oraz ul. Klasztorną. To są skutki bezpośrednio odczuwalne dla miasta, jednak odcinek od węzła Igołomska do węzła Rybitwy traktujemy poniekąd jako przejściowy, ponieważ głównym celem jest dalsza budowa S7 w kierunku Kielc, co będzie miało miejsce w niedługim czasie. Niemniej już teraz będziemy mieli naprawdę piękny most, jedno z ładniejszych przejść przez Wisłę, który z pewnością stanie się kolejną ozdobą Krakowa. Zamontowana została iluminacja, podświetlone będą pylony i spód konstrukcji. Iluminacja ledowa umożliwi ponadto sterowanie kolorami, które będzie można dobierać w zależności od okazji i potrzeb. Most jest także w pełni monitorowany.

Wspominał Pan o kontynuacji budowy S7 w kierunku Kielc.

W 2015 r. ogłoszono dwuetapowy przetarg. Obecnie jesteśmy po pierwszym etapie, czyli preselekcji firm, i odbieramy koncepcje programowe z badaniami geologicznymi dla poszczególnych odcinków. Dokumentacja trzeciego odcinka, od węzła Igołomska w kierunku Kielc, została zatwierdzona przez Komisję Oceny

Przedsięwzięć Inwestycyjnych. Jeśli chodzi o drugi odcinek, to wspomniana Komisja zebrała się na początku marca i jak można sądzić, do końca marca dokumentacja również będzie zatwierdzona. Największe problemy występują przy pierwszym odcinku, gdzie została zaskarżona decyzja środowiskowa, a sąd zwrócił ją do ponownego rozpatrzenia. Jesteśmy w kontakcie z Generalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Warszawie, która proceduje wydanie decyzji reformatoryjnej, czyli poprawionej. Spodziewam się, że poprawiona decyzja ukaże się ok. maja, czerwca. Wówczas moglibyśmy zacząć zapraszać wykonawców do składania ofert, czyli rozpocząłby się etap zadawania pytań. Chcielibyśmy rozstrzygnąć przetargi na drugi i trzeci odcinek jesienią tego roku. Wówczas przejazd nimi byłby możliwy już ok. 2021 r.

W trakcie realizacji są także budowy obwodnic Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu DK73 oraz Skawiny w ciągu DK44. W planach jest budowa czterech kolejnych obwodnic. Realizacji jakich kolejnych inwestycji krakowski Oddział GDDKiA chce się ponadto podjąć w najbliższej przyszłości?

Dla obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej została zawarta umowa wykonawcza. Kontrakt jest realizowany w systemie tradycyjnym. Ponieważ umowa została podpisana pod koniec 2016 r., wykonawca w okresie zimowym wykonał jedynie prace przygotowawcze. Inwestycję realizuje konsorcjum Vistalu Gdynia SA oraz Kieleckiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych Sp. z o.o. Wszystkie dokumenty są zatwierdzone, zatem wiele wskazuje na

to, że wiosną budowa ruszy. Planowane zakończenie robót to czerwiec 2019 r.

Obwodnica Skawiny jest realizowana przez nas wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego na podstawie porozumienia podpisanego 29 lipca 2016 r. Umowa opiewa na ponad 65 mln zł. Oprócz finansowania odcinków czwartego i piątego w naszym zakresie leży także budowa ronda na wlocie od węzła autostradowego, a także dopasowanie wcześniej wykonanych odcinków do klasy drogi GP. Głównie chodzi o poszerzenie pobocza. Wykonawcą jest Vistal Gdynia SA, a kontrakt realizowany w formule zaprojektuj i zbuduj. Zakończenie robót zaplanowano w 2018 r. Idea jest taka, że po wybudowaniu obwodnicy przejmujemy ją w zarządzanie jako nowy odcinek drogi krajowej, z kolei odcinek miejski trafi w ręce gminy Skawina lub powiatu.

W planach mamy budowę obwodnic Zator, Zabierzowa oraz Chełmca. Jedną z największych planowanych inwestycji jest jednak północna obwodnica Krakowa, będąca odcinkiem drogi S52. Uzyskaliśmy decyzję środowiskową, lecz została ona zaskarżona przez stowarzyszenie Moje Zielonki, więc będzie rozpatrywana przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie. Nie tracimy jednak czasu i w styczniu podpisaliśmy umowę na wykonanie koncepcji programowej, uzyskanie brakującej decyzji środowiskowej na węzeł Modlnica, opracowanie geologiczne itd. Jeśli decyzja środowiskowa zostanie przez sąd utrzymana, to na początku 2018 r. chcemy ogłosić przetarg w formule zaprojektuj i zbuduj. Obwodnica będzie miała ok. 12 km długości, a szacowany koszt inwestycji wynosi 1 mld zł. Za wcześniej, by mówić o rozwiązaniach projektowych, aczkolwiek z dużą pewnością można powiedzieć, że pojawią się tunele – jeden pod Zielonkami, a drugi w Wadowicach. W tej chwili mamy zapewnione finansowanie prac przygotowawczych, spodziewamy się jeszcze w tym roku decyzji w sprawie finansowania dalszych etapów budowy tej obwodnicy.

W odniesieniu do Zabierzowa, decyzja środowiskowa jest obecnie rozstrzygana przez Generalną Dyrekcję Ochrony Środowiska. Następnym krokiem będzie zlecenie prac przygotowawczych. Inwestycja w Chełmcu jest

na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej, podobnie jest w Zatorze.

Sporo się dzieje także na DK 47, będącej fragmentem zakopianki. W Poroninie budowany jest nowy węzeł drogowy. W ramach rozbudowy DK47 w Białym Dunajcu powstaje także nowy most przez rzekę o tej samej nazwie. Jakie korzyści uzyskają kierowcy po zakończeniu tych prac?

Inwestycję w Poroninie, tak jak w przypadku Skawiny, finansuje GDDKiA. Inwestorem jest Zarząd Dróg Wojewódzkich, ponieważ przebudowie podlega skrzyżowanie drogi wojewódzkiej z drogą krajową. Plac budowy został przekazany, wykonawca pracuje, a termin zakończenia robót zaplanowano w 2018 r., aczkolwiek wydaje się, że to wariant optymistyczny.

Co do słynnego już mostu w Białym Dunajcu, to zawarliśmy porozumienie z mieszkańcami, którzy protestowali przeciwko budowie mostu po nowym śladzie. Wróciliśmy do budowy obiektu po starym śladzie z niewielkimi korektami wynikającymi z faktu, że most będzie szerszy. Decyzja środowiskowa została zwrócona do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Nowym Sączu. SKO wystąpiło o opinię do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Sanepidu w Zakopanem i w Krakowie. Otrzymania opinii spodziewamy się w najbliższym czasie i zakładamy, że zostanie utrzymana decyzja środowiskowa obejmująca cały teren, w tym stary ślad mostu. Wyłoniliśmy wykonawcę, który zaprojektuje i zbuduje most, umowa została już podpisana. Projekt przeprawy jest w zasadzie gotowy – będzie to jednoprzęsłowy most łukowy, a materiały do uzyskania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej przygotowane do złożenia. Niemniej trzeba czekać na decyzję środowiskową. Jeszcze w tym roku chcielibyśmy rozpocząć prace przygotowawcze, przynajmniej na tymczasowym moście objazdowym. Liczymy, że kiedy powstanie nowy most, zdecydowanie poprawi się przepustowość zakopianki w tym miejscu.

Na jakie problemy napotyka Pan jako dyrektor Oddziału GDDKiA w aspekcie współpracy z wykonawcami?

W kwestii przetargów problemem jest tzw. rażąco niska cena. Cały czas się z tym spotykamy i próbujemy rozwiązać problem zaniżania cen. Rozmaicie nam to wychodzi, ponieważ różne są też podejścia wykonawców. Można spotkać



Wizualizacja nowego węzła w Poroninie, źródło: GDDKiA

przeróżne metody wyceny robót budowlanych w składanych kosztorysach, które nieraz wymagałyby umiejętności detektywistycznych, by je rozgryźć. Obserwujemy też pewną sinusoidę, jeśli chodzi o ceny. Kiedy przetargów jest mało, ceny spadają, wykonawców jest wielu i każdy chciałby wygrać. Natomiast gdy przetargów jest więcej, to po pewnym czasie ceny zaczynają rosnąć. Oczywiście, staramy się rozkładać przetargi w czasie, tak aby nie było ich śpiętrzenia w jednym kwartale. Jesteśmy jednak także uzależnieni od programów unijnych związanych z dofinansowaniem, co determinuje pewne nasze działania.

Drugą bolączką jest zapis w ustawie Prawo zamówień publicznych mówiący o wyborze ofert zgodnie z zasadą 60% cena, 40% inne kryteria. Tą bolączką jest właśnie pozycja „inne kryteria”. Wykonawcy często sami nie potrafią określić, jakie rozwiązania by ich satysfakcjonowały, wzięwszy pod uwagę ten element oceny oferty. Co do liczby pytań przy przetargu, często zależy ona od polityki firmy, ale także od jakości przygotowanej dokumentacji.

GDDKiA Oddział w Krakowie zarządza drogami o długości 1155,419 km. Od 2000 r. stan tych dróg sukcesywnie się poprawia. W 1999 r. 63,9% nawierzchni dróg krajowych w Małopolsce zdiagnozowano jako krytyczne. Natomiast w 2015 r. aż 63,4% nawierzchni doprowadzono do stanu pożądanego. W jaki sposób tego dokonano?

Od 1999 r. kierownictwo krakowskiego Oddziału GDDKiA sukcesywnie wykorzystuje środki na poprawę stanu nawierzchni dróg z rozmaitych programów.

W przypadku DK94 w kierunku Tarnowa korzystaliśmy z wielu źródeł finansowania na różnych jej odcinkach. Były to środki z funduszu ISPA, później pojawiły się środki budżetowe i z krajowych programów poprawy stanów nawierzchni dróg. Generalnie, korzystaliśmy i korzystamy z różnych źródeł finansowania.

Od 1999 r. w naszym Oddziale funkcjonuje bardzo dobrze wyposażone laboratorium drogowe, w którym możemy diagnozować stan nawierzchni i określać zakresy napraw. Nie zawsze wystarcza wymiana warstwy ścieralnej nawierzchni, często nawierzchnie wymagają głębszych remontów, łączenia z warstwą wiążącą i wzmocnienia podbudowy. Nastąpił także postęp, jeśli chodzi o same nawierzchnie bitumiczne, w których zaczęto stosować różne dodatki, co wydłuża żywotność tych nawierzchni na tyle, że dzięki sukcesywnym remontom aż 63,4% nawierzchni doprowadziliśmy do stanu pożądanego. Przepis na sukces jest jeden: konsekwentnie rok po roku, korzystając z dostępnych środków finansowych oraz mając wcześniej zdiagnozowany stan nawierzchni, planować remonty i je wykonywać. Oczywiście, przesadą byłoby twierdzić, że dojdziemy do uzyskania poziomu 100% nawierzchni w dobrym stanie, bo to nigdzie nie jest możliwe z uwagi na chronologiczny charakter remontów. Pozytyw jest jednak taki, że jeżeli kilkanaście lat wcześniej zrobiono remont głębszy, ze wzmocnieniem podbudowy, to w kolejnych latach będziemy tylko wymieniać warstwy ścieralne, co jest dużo szybsze i dużo tańsze.

Dziękuję za rozmowę.

