



Budowa S17 Skrudki – Sielce

# Teraz wschód Polski

Z **DAWIDEM BAJORKIEM**, dyrektorem Pionu Infrastruktury Mota-Engil Central Europe SA, rozmawia **MARIA SZRUBA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **MOTA-ENGIL CENTRAL EUROPE SA**

**Mota-Engil Central Europe SA realizuje obecnie kilka ciekawych kontraktów infrastrukturalnych we wschodniej Polsce. Czy może Pan przybliżyć szczegóły?**

To całkiem sporo zadań. 17 sierpnia 2017 r. podpisaliśmy umowę na **odcinek C od węzła Tarczyn Północ (bez węzła) do początku obwodnicy Grójca w ciągu istniejącej drogi ekspresowej S7**. Kontrakt, realizowany w systemie projektuj i buduj, przewiduje zbudowanie dwóch jezdni drogi ekspresowej S7 z nawierzchnią betonową o długości 7,89 km wraz z niezbędną infrastrukturą, 11 obiektami inżynieryjnymi oraz węzłem drogowym. Odcinek został podzielony tak, aby występować o cztery odrębne zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Prace budowlane rozpoczną się po okresie zimowym.

8 stycznia 2018 r. odbyło się podpisanie umowy na **odcinek S7 Szczepanowice – Widoma**. Kontrakt, również realizowany w systemie projektuj i buduj, przewiduje wybudowanie dwóch jezdni drogi ekspresowej S7 z nawierzchnią bitumiczną, o przekroju 1 x 2 i długości 13,1 km wraz z niezbędną infrastrukturą, 18 obiektami inżynieryjnymi, dwoma węzłami drogowymi, dwoma miejscami obsługi podróżnych (MOP) oraz obwodem utrzymania drogi (OUD). Inwestycja przewiduje m.in. zbudowanie estakady ES02 o długości ca-

łkowitej 711 m w technologii nasuwania podłużnego. Termin rozpoczęcia robót budowlanych to drugi kwartał 2019 r.

21 grudnia 2017 r. podpisaliśmy umowę na **odcinek od węzła Łomża Południe (z węzłem) do węzła Łomża Zachód (bez węzła) wraz z budową drogi krajowej nr 63**. Kontrakt, realizowany w systemie projektuj i buduj, przewiduje zbudowanie dwóch jezdni drogi ekspresowej S7 z nawierzchnią betonową o długości 7,2 km oraz budowę drogi krajowej nr 63 o przekroju 1 x 2 i długości 8,9 km wraz z niezbędną infrastrukturą, 15 obiektami inżynieryjnymi i węzłem drogowym. Uzyskanie ZRID-u, co stanowi początek właściwych robót budowlanych, powinno nastąpić w trzecim kwartale 2019 r.

Kolejne zadanie to **zaprojektowanie i budowa na trasie S17 odcinka o długości 13,17 km od węzła Skrudki (bez węzła) do węzła Sielce, obecnie Kurów Zachód (bez węzła)**. Kontrakt podpisaliśmy 19 października 2015 r. Oprócz węzła powstaje 11 obiektów inżynieryjnych (przejścia dla zwierząt, wiadukty, mosty) oraz 33 przepusty. Główne zadania zostały zrealizowane. Pozostały do wykonania roboty wykończeniowe, bariery, ekrany oraz drobne prace branżowe. Zgodnie z planem inwestycja powinna być gotowa w maju 2019 r.

28 lutego 2018 r. podpisaliśmy kontrakt na projekt i budowę **S19 na odcinku wę-**

**zeł Niedrzwica Duża (bez węzła) – Kraśnik, obecnie Kraśnik Północ (bez węzła)** o długości ok. 20 km. Inwestycja jest na etapie przygotowywania projektu budowlanego i wniosku o ZRID. Na realizację mamy 34 miesiące bez okresów zimowych. W ramach kontraktu powstanie węzeł drogowy, cztery MOP-y oraz 17 obiektów inżynieryjnych (przejścia dla zwierząt, wiadukty, mosty) i 15 przepustów.

Do 17 lutego 2019 r. na etapie projektowym jest nasz kolejny kontrakt – **projekt i budowa drogi ekspresowej S17 Warszawa – Hrebenne, odcinek obwodnica Tomaszowa Lubelskiego**, o długości ok. 10 km. Z uwagi na rozszerzenie przez zamawiającego zakresu robót o drugą jezdnię w obrębie węzłów konieczne było przeprowadzenie zmian projektowych i formalnoprawnych w dotychczasowym pozwoleniu na budowę. Całość przedsięwzięcia została podzielona na trzy odcinki realizacyjne. Drugi będziemy realizować na podstawie pozwolenia na budowę wydanego 23 grudnia 2010 r. W przypadku pozostałych odcinków jesteśmy na etapie zatwierdzania projektów wykonawczych i specyfikacji technicznych niezbędnych do rozpoczęcia robót budowlanych. Na terenie przyszłej obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego warunki gruntowe będą dość trudne, zwłaszcza pierwsze 5,5 km przebiega przez tereny podmokłe o wysokim poziomie





S17 Skrudki – Sielce



S3 Jawor – Bolków

wód gruntowych, a także torfowiska. Będzie to dla nas zatem dość wymagający kontrakt. Najciekawszym obiektem budowanym na obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego będzie estakada nad doliną rzeki Sołokiji o długości blisko 290 m.

W marcu 2019 r. spodziewamy się uzyskania decyzji ZRID dla kolejnego kontraktu, niemal siedmiokilometrowej **obwodnicy Janowa Lubelskiego**, stanowiącej fragment S19. Termin realizacji to 2 maja 2021 r. W podłożu jednego z wiaduktów wykryto zjawisko krasowe. Obecnie trwają prace badawcze nad określeniem zakresu zjawiska i wytycznych projektowych.

**Jako dyrektor wielu kontraktów ma Pan bogate doświadczenie w zarządzaniu tak specyficznymi projektami, jak budowa obiektów liniowych. W podejmowanych przez firmę działaniach można zauważyć pewną prawidłowość i strategię. Jakie korzyści – zarówno od strony operacyjnej, jak i biznesowej – niesie ze sobą skumulowanie realizacji w jednym miejscu?**

Można wyróżnić trzy podstawowe zalety centralizacji inwestycji w jednym regionie. Jedną z nich jest możliwość scalenia operacji logistycznych i skrócenia dystansów dla manewrów zasobami. Kolejną – wzajemne wsparcie ludzkie, sprzętowe i transportowe w okresach spiętrzenia robót czy awarii, a także racjonalizacja zmobilizowanych zasobów. Niewątpliwą zaletą jest również korzystniejsza pozycja we wszelkich negocjacjach z podmiotami uczestniczącymi w inwestycjach.

**Poprawa połączeń transportowych przekłada się m.in. na wzrost atrakcyjności gospodarczej makroregionu, a co za tym idzie – całego kraju. Czy dzięki inwestycjom drogowym realizowanym na ścianie wschodniej powtórzy się to, co udało się osiągnąć na zachodzie kraju pod względem gospodarczym i w zakresie bezpieczeństwa drogowego?**

Wypadki drogowe stanowią główny powód śmierci na drogach – rocznie to ok. 3 tys. osób, a ponad 11 tys. odnosi ciężkie

obrażenia. Statystyki pokazują, że rejony północno-wschodnie i wschodnie potrzebują zarządzania stanem bezpieczeństwa na drodze, w co wpisuje się także poprawa stanu dróg i rozbudowa ciągów komunikacyjnych w tej części Polski. Jesteśmy krajem o szczególnym znaczeniu dla tranzytu w Europie. Polska zachodnia zyskała w ostatnich latach na przebudowie i rozbudowie zwłaszcza dróg szybkiego ruchu. Z naszym udziałem rozbudowywały się m.in. S5 i S3 w okolicach Bolkowa, Lubina, Radomicka. Taka zmiana przyczyniła się nie tylko do poprawy bezpieczeństwa drogowego, ale w wielu miejscach także do podniesienia atrakcyjności gospodarczej mniejszych ośrodków miejskich. Spodziewamy się podobnego efektu na wschodzie. I podobnie jak to miało miejsce w ostatnich latach, jako Mota-Engil Central Europe będziemy rozbudowywali układ drogowy właśnie w tej części kraju. Działanie według określonego planu, koncentracja zasobów, dobra organizacja pracy wytwórni, sprawna logistyka wspierają efektywność pracy. Obecnie jesteśmy w trakcie realizacji lub przygotowania do realizacji kilku ważnych odcinków drogowych. Zamierzamy podtrzymać tradycję dobrego, planowego wykonawstwa. Widzimy na przykładzie kontraktu S17 Skrudki – Sielce, który zbliża się ku końcowi, że to się udaje. Mam nadzieję, że ku zadowoleniu przede wszystkim użytkowników dróg.

**Z jakimi wyzwaniem wiąże się prowadzenie prac budowlanych na ścianie wschodniej i jakie znaczenie mają te projekty w portfolio firmy?**

Nie odnosimy wrażenia, że realizacja prac budowlanych ma jakikolwiek związek z położeniem geograficznym. Mamy doskonałych pracowników i sprawdzonych podwykonawców w całej Polsce i z nimi będziemy realizowali nasze zadania. Jesteśmy zainteresowani współpracą z lokalnymi firmami i będziemy zatrudniali specjalistów związanych z rejonem, w którym będą prowadzone prace budowlane. Zapraszamy ich do współpracy. Natomiast wyzwaniem w najbliższych la-

tach, gdy będziemy realizowali projekty na wschodzie, jest nierozstrzygnięta kwestia waloryzacji cen materiałów i usług dla projektów już trwających. Można przywołać też ograniczoną dostępność kruszyw i opartych na nich wyrobów, dłuższe drogi zaopatrzenia w wyroby ropopochodne i stalowe, co jest konsekwencją warunków naturalnych i częściowo rozwojowych. To wszystko sprawia, że nasze starania zrealizowania kontraktów w terminach i w cenie, jaką zaoferowaliśmy, okupione jest ciężką pracą wszystkich zaangażowanych w proces inwestycyjny. Zwłaszcza gdy pracujemy pod presją prac prowadzonych na końcowych etapach realizacji inwestycji. Dotyczy to zarówno rynku budownictwa infrastrukturalnego, jak i kubaturowego. Dlatego zależy nam na sprawdzonych podwykonawcach o dobrej renomie. W tak wymagających warunkach tylko dzięki zespołowemu zaangażowaniu naszych pracowników i firm współpracujących możemy podjąć tym wyzwaniom. Obecnie nie jest to łatwe, a na pewno wymaga dużego wysiłku organizacyjnego i finansowego.

**Czy realizowane przez Mota-Engil Central Europe kontrakty o strategicznym znaczeniu dla kraju i szerokim zakresie będą wymagać zwiększenia zatrudnienia?**

Nie ma miesiąca, abyśmy nie zatrudnili nowych pracowników i każde CV jest analizowane pod kątem zatrudnienia. Poszukujemy wykwalifikowanych i doświadczonych pracowników, potrafiących realizować duże kontrakty. Jest to spowodowane nie tylko rozwojem naszej firmy, ale również występującą w branży rotacją pracowników. Zachęcamy do przyłączenia się do nas. Po wielu latach pracy w Mota-Engil mogę powiedzieć, że jesteśmy dumni z tego, co robimy i w jakiej firmie pracujemy. Bez takiego podejścia zapewne nie przetrwalibyśmy ponad 20 lat na polskim rynku, który nie należy do najłatwiejszych, a wręcz można powiedzieć, że z uwagi na swoją zmienność jest jednym z najbardziej wymagających.

**Dziękuję za rozmowę.**

