



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.75.2025
Warszawa, 27 czerwca 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 9983 Posła Łukasza Kmity z dnia 30 maja 2025 r. w sprawie jakości materiałów stosowanych w trakcie inwestycji przebudowy drogi krajowej nr 94 w Olkusz, przedstawiam poniższe stanowisko w sprawie.

Odnosząc się do pytania nr 1, informuję że Wykonawca przebudowy drogi krajowej 94 na odcinku w Olkusz realizuje swoje prace związane z układaniem warstw podbudowy nawierzchni prawidłowo, zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją projektową oraz obowiązującymi Specyfikacjami Technicznymi Wykonania i Odbioru Robót.

W nawiązaniu do pytania nr 2 dotyczącego zastosowania innego kruszywa do układania podbudowy oraz czy kruszywo jest zgodne z projektem i wytycznymi inwestora oraz skąd pochodzi, należy wskazać że Wykonawca robót stosuje kruszywo spełniające wymagania określone w dokumentacji projektowej oraz zgodne z wymaganiami wskazanymi w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót. Inwestor nie wyrażał zgody na zastosowanie innego kruszywa niż wskazane w dokumentacji projektowej oraz Specyfikacji Technicznej. Kruszywo stosowane do realizacji prac pochodzi z kopalni firm „Boltech” oraz „Cemex”. Kruszywa te uzyskały akceptację Zamawiającego do stosowania na podstawie wykonanych badań kontrolnych z wynikiem pozytywnym.

Odpowiadając na pytanie nr 3 związane z nadzorem przedmiotowej inwestycji, pragnę wskazać, że GDDKiA Oddział Kraków na bieżąco nadzoruje proces realizacji inwestycji w mieście Olkusz poprzez Konsultanta. Konsultant świadczy usługi w zakresie pełnienia nadzoru inwestorskiego, zarządzania i kontroli oraz nadzoru nad realizacją Kontraktu. Zespół Konsultanta składa się z doświadczonych Inspektorów Nadzoru wszystkich wymaganych branż, jak również ze specjalistów w zakresie nadzoru geologicznego, hydrogeologicznego i geotechnicznego oraz nadzoru przyrodniczego, ochrony środowiska i zieleni. Nadzór obejmuje również kontrolę jakości stosowanych materiałów oraz ich zgodność z dokumentacją i wymaganiami określonymi w normach, za które odpowiada Główny Technolog.

W związku z pytaniem nr 4 dotyczącym wizytacji przez pracowników GDDKiA placu budowy informuję, że funkcję kierownika Projektu z ramienia inwestora pełni Pani Katarzyna Międzobrodzka. GDDKiA Oddział Kraków nadzoruje proces realizacji przedmiotowej inwestycji poprzez Konsultanta. Zespół Konsultanta pełni nadzór

inwestorski każdego dnia realizacji Robót w wymaganym składzie. Regularnie sprawy kontraktowe omawiane są na radach technicznych oraz spotkaniach dedykowanych dla konkretnych zagadnień technicznych w obecności Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Realizacji Inwestycji – Pana Roberta Jakubiaka. Ponadto GDDKiA Oddział Kraków kontroluje proces budowlany pod względem technologicznym poprzez cykliczne badania – każdy asortyment robót podlega kontroli i badaniom wykonywanym przez Wydział Technologii – Laboratorium Drogowe GDDKiA w Krakowie.

W odpowiedzi na pytanie nr 5 odnoszące się do liczby warstw podbudowy i ich grubości, należy wskazać, że na przebudowywanym odcinku drogi krajowej 94 są układane dwie lub trzy warstwy kruszywa – w zależności od lokalizacji. Układane warstwy mają docelowe grubości od 48 cm do 68 cm z kruszywa frakcji 0-31,5 mm. Wskazane warstwy podlegają badaniom odbiorowym przeprowadzonym przez Wykonawcę robót, a badania kontrolne każdej warstwy wykonywane są przez laboratorium GDDKiA.

Odnosząc się do pytania nr 6 dotyczącego warstw betonu, informuję, że zgodnie z wymaganiami Dokumentacji Projektowej do zabudowania są trzy warstwy nawierzchni bitumicznej o grubościach kolejno (od dołu):

- warstwa podbudowy – 16 cm,
- warstwa wiążąca – 9cm
- oraz warstwa ścieralna – 3 cm.

W nawiązaniu do pytania nr 7 związanego z badaniem próbnego odcinka drogi krajowej nr 94 należy wskazać, że w ramach realizacji robót wykonano odcinek próbny, który został poddany badaniom zgodnie z wymaganiami dokumentacji. Obecnie trwają analizy laboratoryjne.

W związku z pytaniem nr 8 dotyczącym terminu przeniesienia ruchu na jezdnię południową (kierunek Kraków), informuję, że odbędzie się ono etapowo i przewidywane jest na III i IV kwartał tego roku.

Odpowiadając na pytanie nr 9 odnoszące się do procesu budowy wykupu tunelowego należy wskazać, że na obecną chwilę Wykonawca otrzymał projekt zamienny obiektu WD-3 oraz rozpoczął prace związane z budową muru oporowego MP-1. Okoliczności, które pojawiły się podczas prowadzonych prac związane z występowaniem gruntów nieurabialnych, spowodowały konieczność przerwania prac i przeprojektowania obiektu, w szczególności zmianę technologii wykonywania ścian szczelinowych ze względu na brak technicznej możliwości zagłębienia ścian szczelinowych w zastanych warunkach terenowych, a w konsekwencji zmianę ścian szczelinowych na palisadę z pali DFF.

W odpowiedzi na pytanie nr 10 związane z terminem udostępnienia przejezdności jezdnią prawa pod obiektem WD-3, informuję że nie jest planowane udostępnienie przejezdności jezdnią prawą pod ww. obiektem w ciągu głównym drogi krajowej nr 94. Związane jest to z technologią budowy wiaduktu, którego projektowane parametry zostaną osiągnięte w momencie wykonania całości konstrukcji obiektu WD-3 w ciągu głównym drogi krajowej nr 94. Przed oddaniem do ruchu niezbędne jest uzyskanie decyzji o pozwoleniu na użytkowanie, co będzie możliwe dopiero po zakończeniu prac oraz po odbiorze przeprowadzonym przez Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Krakowie. Termin zakończenia inwestycji aktualnie przewidywany jest na koniec 2026 roku. Na

chwilę obecną nie ustalono jeszcze ostatecznego wpływu zaistniałych niemożliwych wcześniej do przewidzenia okoliczności na przedłużenie czasu realizacji Kontraktu i może on jeszcze ulec zmianie.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu