



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.30.2026

Warszawa, 12 maja 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16582 Posła Łukasza Kmity z dnia 17 kwietnia br., przedstawiam poniższe stanowisko w sprawie.

Odnosząc się do kwestii realizacji prac na drodze krajowej nr 94 na odcinku w Olkuszu zgodnie z założonym harmonogramem uprzejmie informuję, że Wykonawca w dniu 1 kwietnia 2026 r. przedłożył aktualizację harmonogramu. Wynika z niego że postęp robót jest zgodny z założeniami umownymi, z wyjątkiem zakresów robót objętych roszczeniami terminowymi Wykonawcy, które są procedowane.

Odnosząc się w tym miejscu również do zmiany terminu zakończenia przedmiotowej inwestycji – z końca września na termin późniejszy oraz terminu podpisania aneksu w tej sprawie a także określenia nowego terminu zakończenia prac należy wskazać, że wskazany w umowie z Wykonawcą termin realizacji Robót budowlanych tj. 24 miesiące od daty zawarcia umowy bez wliczania okresów zimowych został przedłużony o 52 dni kalendarzowe - Zgodnie z podpisanym aneksem nr 1 z 13 czerwca 2025 r. do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z 7 marca 2024 r.

Wskazany w umowie z Wykonawcą termin realizacji robót budowlanych, będzie dostosowany do zaistniałych okoliczności, których nie dało się wcześniej przewidzieć. Na chwilę obecną nie ustalono jeszcze ostatecznego wpływu wszystkich zaistniałych niemożliwych wcześniej do przewidzenia okoliczności na przedłużenie czasu realizacji Kontraktu.

Odnosząc się także do przyspieszenia realizacji frontu robót i zwiększenia liczby

pracowników tak, aby dochować terminu wynikającego z kontraktu dla przedmiotowego zadania należy wskazać, że średni stan zatrudnienia pracowników na budowie w ostatnim okresie kształtuje się na poziomie 209 osób, a ilość jednostek sprzętowych na poziomie 71 szt. Prace prowadzone są na wszystkich możliwych frontach w zakresie robót drogowych, mostowych i branżowych. Postęp prac jest na bieżąco monitorowany i raportowany zgodnie z procedurami kontraktowymi. Dysponując aktualnymi danymi nie ma aktualnie podstaw do kierowania do Wykonawcy przedmiotowych wezwań.

W tym miejscu należy również podkreślić, że dane na stronie internetowej dotyczące „pasków postępu” są aktualizowane raz w miesiącu. Planowany termin zakończenia prac oraz czas realizacji inwestycji został zaktualizowany na stronie internetowej w bieżącym miesiącu.

Jednocześnie należy poinformować, że stosowane materiały na budowie są objęte procedurą zatwierdzania wniosków materiałowych i mogą być wbudowane po ich analizie i akceptacji przez doświadczony nadzór inwestorski. Wszystkie materiały użyte do realizacji zadania zachowują parametry zgodne z dokumentacją projektową i posiadają dopuszczenia do obrotu zgodnie z wymaganiami dla wyrobów budowlanych. Na etapie realizacji robót parametry oraz zgodność stosowanych materiałów z dokumentacją projektową i zatwierdzonymi wnioskami materiałowymi są na bieżąco monitorowane przez właściwego inspektora nadzoru.

Odnosząc się do kwestii czy kwota 217 462 971,12 zł wynikająca z wartości umowy na realizację została przez GDDKIA zwiększona, na jakiej podstawie i do jakiej kwoty należy poinformować, że podpisano nw. aneksy kwotowe:

- Aneks nr 2 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 13.06.2025 r. na kwotę 1 452 507,15 zł netto,
- Aneks nr 3 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 18.08.2025 r. na kwotę 23 179 185,69 zł netto,
- Aneks nr 4 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 18.08.2025 r. na kwotę 2145 440,20 zł netto,
- Aneks nr 5 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 26.09.2025 r. na kwotę 21 510 221,25 zł netto,
- Aneks nr 7 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 30.01.2026 r. na kwotę 2 695 299,29 zł netto,
- Aneks nr 8 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 16.02.2026 r. na kwotę 15 525 000,00 zł netto,
- Aneks nr 9 do Umowy nr I/96/ZI/KP-7/2024 z dnia 16.02.2026 r. na kwotę 1 168 004,51 zł netto.

Nawiązując również do terminu zakończenia zatłaczania specjalnej mieszaniny do pustek krasowych znajdujących się pod drogą krajową nr 94 uprzejmie informuję, że zakończenie robót związanych z zatłaczaniem pustek krasowych planowane jest we wrześniu 2026 r.

Dokumentacja projektowa przewiduje zatłaczanie pustek krasowych pod nowo projektowanym wiaduktem WD-3 oraz w rejonie kładki dla pieszych KD-02. Na dzień 28 kwietnia 2026 r. zatłoczono 80 543,89 m³ mieszanki pyłowo-spoiwowej do wypełnienia pustek krasowych. Koszt wykonania tych prac to ok. 39,2 mln zł netto. Z uwagi na wystąpienie pustek Projektant przewidział ich wypełnienie daną metodą w celu zapewnienia w przyszłości bezawaryjnej pracy konstrukcji.

W odniesieniu do wystąpienia prac dodatkowych i uzupełniających na przedmiotowej inwestycji należy poinformować, że zapytanie o prace dodatkowe i uzupełniające oraz zamienne a także ich koszt było przedmiotem interpelacji nr 11891 z dnia 5 września 2025 r., natomiast szczegółowa odpowiedź została Panu udzielona pismem nr DDP-6.054.103.2025 z dnia 7 października 2025 r. Wykonawca wykonał w szczególności nieplanowane przekładki niezinventaryzowanych dodatkowych elementów podziemnego uzbrojenia terenu (m.in. w zakresie teletechniki, elektryki, gazu, wodociągów czy kanalizacji), rozbiórki, kucie skały twardej, trwa również zatłaczanie pustek krasowych. Roboty dodatkowe zostały objęte 3 Aneksami na łączną kwotę ok. 39,69 mln zł. netto. Pozostałe zgłoszone roboty dodatkowe są w trakcie analizy i weryfikacji.

W kwestii udzielenia informacji w zakresie zastosowania w wykopie tunelowym technologii odbioru wód opadowych gwarantujących odprowadzanie wód z tunelu (tj. DK94/ul. Kościuszki/Rabsztyńska) celem nie zalania odcinka DK94 w Olkuszu w przypadku długotrwałych i obfitych opadów deszczu należy poinformować, że ograniczenie wpływu wód powierzchniowych na inwestycję zostało przewidziane w projekcie branży drogowej i w tym celu zaprojektowano system odwodnienia oparty o kanalizację deszczową. Na dojazdach DK94 do wiaduktu WD-3 oraz pod wiaduktem zaprojektowano jezdnię ograniczoną ściekiem z dwóch rzędów kostki oraz krawężnikiem o odstonięciu 12cm. Woda kierowana jest do wpustów ulicznych zaprojektowanych w ciągu ścieku. Dodatkowo, w km ok. 297+665 dla jezdni prawej oraz w km 297+673 dla jezdni prawej zaprojektowano wnęki wraz z zatokami przeznaczonymi dla obsługi elementów odwodnienia. We wnękach zaprojektowano pompownie, których zadaniem będzie przekazanie wód deszczowych ze zlewni do kanalizacji deszczowej. Wybór metody odwodnienia oraz jej celowość projektant przewidział zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Konstrukcja tunelu zaprojektowana jest w formie ramy zamkniętej z betonu wodoszczelnego W8. Dylatacje pomiędzy segmentami są uszczelnione gumowymi wkładkami dylatacyjnymi zatopionymi w betonie od zewnątrz oraz masą trwale plastyczną od wewnątrz. Cała konstrukcja zabezpieczona jest izolacją przeciwwilgociową wykonywaną na zimno. W wykopie tunelowym nie stwierdzono na obecnym etapie wód gruntowych.

Odnosząc się natomiast do terminu ukończenia wykopu tunelowego na drodze krajowej nr 94 w Olkuszu i dopuszczenia tam ruchu pojazdów należy wskazać, że technologia wykonania obiektu WD-3 przewiduje realizację prac dwuetapowo. W pierwszej kolejności wykonywana jest południowa nawa obiektu, a następnie w drugim etapie nawa północna. Wykop tunelowy będzie możliwy po wykonaniu szeregu prac poprzedzających w tym zatłaczania pustek krasowych, wykonaniu murów oporowych w postaci palisady kotwionej oraz obiektu „tunelowego”. Termin ten zależny jest od szeregu czynników technologicznych związanych m.in. z wykonaniem pełnego zatłoczenia pustek krasowych umożliwiając tym samym prowadzenie kolejnych po sobie następujących prac inżynierskich. Dopuszczenie ruchu pojazdów w obiekcie w obu kierunkach możliwe będzie po zakończeniu wszystkich prac przy budowie wiaduktu WD-3 wraz z najazdami, zakończeniu wszystkich prac drogowych na poziomie 0 i -1 oraz po przeprowadzeniu odbiorów i uzyskaniu stosownych pozwoleń.

Nawiązując natomiast do kwestii zlecenia przez GDDKiA lub Wykonawcę inwestycji na całym odcinku rozbudowy drogi krajowej dr 94 w Olkuszu badań georadarem (lub innym specjalistycznym urządzeniem) celem wyeliminowania możliwości występowania pustek krasowych w obrębie pasa drogowego DK 94 należy wskazać, że na etapie projektowania zostały wykonane badania geofizyczne wzdłuż planowanej rozbudowy drogi krajowej nr 94 na odcinku w Olkuszu przez firmę Geokrak Sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie – styczeń 2021 r. Przedmiotem tego opracowania było m.in. wykonanie połowych badań geofizycznych metodą tomografii elektrooporowej, tomografii sejsmicznej i metodą georadarową.

W odniesieniu do kwestii czy GDDKiA identyfikuje ewentualne zagrożenia dla przebudowywanego odcinka DK 94 w związku z zakończeniem eksploatacji złóż cynku i ołowiu oraz historycznym wydobywaniem, co skutkuje podnoszeniem się poziomu wody i występującymi zapadliskami uprzejmie informuję, że na etapie realizacji zadania prowadzone są bieżące działania monitoringowe, obejmujące m.in. obserwację warunków gruntowo-wodnych. Dotychczasowe wyniki nie wskazują na występowanie zjawisk polegających na podnoszeniu się poziomu wód gruntowych na terenie objętym inwestycją. Jednocześnie, należy podkreślić, że warunki geologiczne i hydrogeologiczne mają charakter lokalny, a ich ocena każdorazowo odnosi się do konkretnego obszaru inwestycji. Formułowanie zapytań na podstawie zdarzeń mających miejsce w innych lokalizacjach (zalanie obwodnicy Bukowna w lutym 2023 r., zapadlisko na terenie Nadleśnictwa Olkusz w sierpniu 2023 r.) nie stanowi wystarczającej podstawy do wyciągania analogicznych wniosków dla przedmiotowego odcinka drogi, gdyż wskazane zjawiska mogą mieć różnorodne, lokalne uwarunkowania.

Na obecnym etapie nie stwierdzono przesłanek uzasadniających konieczność zlecenia odrębnych, specjalistycznych ekspertyz wykraczających poza standardowy zakres nadzoru i monitoringu realizowanej inwestycji. Jednocześnie, w przypadku pojawienia się nowych okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lub trwałość infrastruktury,

stosowne działania – w tym pogłębione analizy eksperckie – zostaną niezwłocznie podjęte. Odnosząc się do szerszego kontekstu związanego z zakończeniem eksploatacji górniczej i procesem zatapiania wyrobisk, należy wskazać, że zjawiska te mają charakter długotrwały, złożony oraz rozpatrywany w skali całego regionu, a nie pojedynczej inwestycji drogowej. Z powszechnie dostępnych informacji wynika, że ewentualne zmiany stosunków wodnych związane z likwidacją kopalń przebiegają stopniowo i podlegają stałemu monitoringowi właściwych służb. Jednocześnie należy podkreślić, że infrastruktura drogowa nie stanowi czynnika sprawczego dla tego typu procesów geologicznych czy hydrogeologicznych, które wynikają z wieloletniej działalności górniczej oraz jej wygaszania.

W przypadku wystąpienia ewentualnych zmian środowiskowych o szerszym zasięgu, ich oddziaływanie obejmowałoby w pierwszej kolejności naturalne obniżenia terenu, a nie wyłącznie pas drogowy. Zarządca dróg krajowych – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – prowadzi inwestycję z należytą starannością, w oparciu o aktualną wiedzę techniczną oraz bieżące wyniki monitoringu. Jednocześnie podkreśla się, że wszelkie procesy niezależne od inwestora, wynikające z uwarunkowań geologicznych lub historycznej działalności górniczej, wg aktualnej wiedzy pozostają poza zakresem oddziaływania realizowanego zadania.

Odnosząc się do udzielenia informacji w zakresie terminu udostępnienia dla pieszych kładki łączącej ul. Cegielnianą z ul. Szkolną uprzejmie informuję, że obecnie trwają prace wykończeniowe na kładce oraz rozruchowe w zakresie uruchomienia dźwigów osobowych. Kładka dla pieszych KD-02 zostanie udostępniona pieszym po przeprowadzeniu wszystkich prób i sprawdzeń oraz procedur odbiorowych, które przewidywane są na koniec maja 2026 r.

Ponadto, należy poinformować, że wprowadzanie kolejnych etapów Czasowej Organizacji Ruchu następuje z dostosowaniem na bieżąco do postępu robót, dostępnych frontów robót, na których to frontach realizacja sukcesywnie się odbywa oraz uwarunkowań ich realizacji. Informacja o wprowadzaniu kolejnych etapów Czasowej Organizacji Ruchu jest podawana z odpowiednim wyprzedzeniem. Kolejnym etapem Czasowej Organizacji Ruchu będzie przełożenie ruchu z jezdni północnej DK94 na łącznice 1 i 2 po stronie południowej w rejonie skrzyżowania z ulicami Rabsztyńską i Kościuszki.

Biorąc powyższe pod uwagę zapewniam, że inwestycja realizowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami, dokumentacją projektową oraz warunkami kontraktu, przy zapewnieniu bieżącego nadzoru, kontroli i monitoringu warunków gruntowo-wodnych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu