

# DTŚ blisko finału



Z **Andrzejem Bauerem** Prezesem Zarządu „Drogowej Trasy Średnicowej” S.A. w Katowicach rozmawia Roman Karwowski, rzecznik prasowy ŚIOIB.



**ANDRZEJ BAUER**

Prezes Zarządu „Drogowej Trasy Średnicowej” S.A. w Katowicach

Absolwent Politechniki Śląskiej w Gliwicach, Wydziału Budownictwa. Związany zawodowo od ponad 30 lat z budownictwem. Wieloletnie doświadczenie w pracy na stanowiskach kierowniczych zdobyte głównie w PRInz SA Katowice (m. in. odcinek A-I Sośnica - Maciejów) oraz w Mostostalu Zabrze S.A. (m. in. budynek Altus w Katowicach). Z „DTŚ” S.A. związany z od 2008 roku, początkowo jako członek rady nadzorczej.

**Roman Karwowski:** Realizacja śródmiejskiego odcinka DTŚ w Gliwicach o długości 5,6 km dobiega końca. Widać duże postępy na placu budowy, ale w niektórych miejscach jest jeszcze sporo do zrobienia?

**Andrzej Bauer:** To ogromna i bardzo skomplikowana inwestycja współfinansowana przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”. Obejmuje 14 obiektów inżynierskich, w tym 7 wiaduktów, 4 kładki technologiczne i zarazem prowadzące ruch pieszych, 2 mosty nad rzeką Kłodnicą oraz 493-metrowy tunel – czwarty pod względem długości w Polsce i drugi w konurbacji górnośląskiej.

Roboty zaawansowane są w około 90%. Zabetonowane są wszystkie wiadukty i obiekty mostowe, trwa budowa węzłów drogowych i jezdni. W wielu miejscach trwają roboty wykończeniowe, np. na węźle z ulicą Jana Śliwki. Prawie gotowy jest też m.in. 550-metrowy most nad rzeką Kłodnicą na styku z pierwszą, przejezdną już częścią DTŚ w Gliwicach. Na wiadukcie i kładce w ciągu



DTŚ i Rondo w Katowicach („DTŚ” S.A./Miroslaw Staszuk)

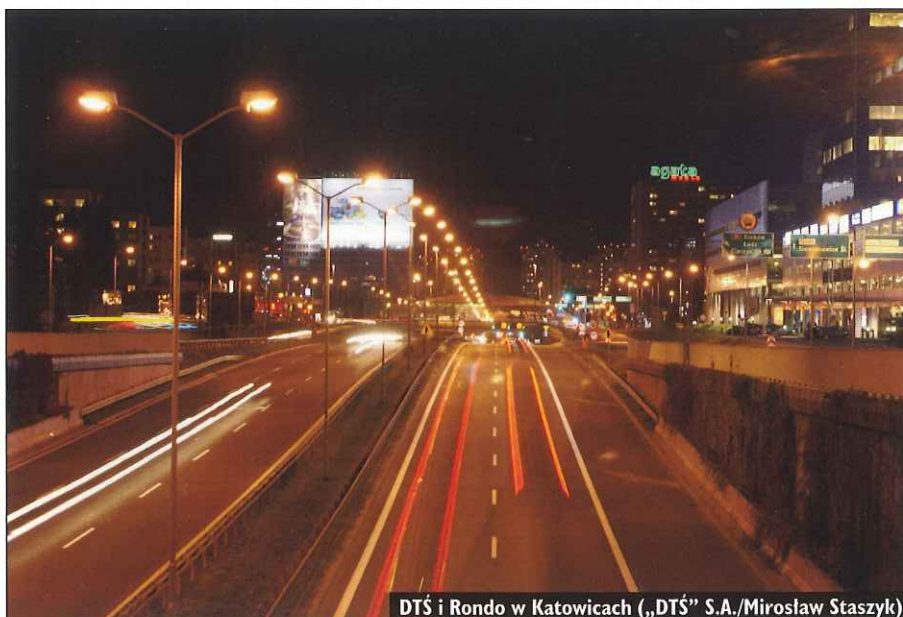
ul. Częstochowskiej powstają kolejne warstwy konstrukcyjne jezdni. Na sporej części trasy kończona jest budowa jezdni, trwa budowa ekranów akustycznych i barier ochronnych. Są też elementy, których dokończenie wymaga jeszcze sporych nakładów sił. To np. łącznice z ul. Dworcową, wykonanie podbudowy i warstw bitumicznych jezdni na odcinku od ul. Konarskiego do wlotu w tunel, budowa skrzyżowania na ul. Bohaterów Getta Warszawskiego. Prace budowlano-montażowe mają zostać sfinalizowane w grudniu, potem konieczne będzie jeszcze przeprowadzenie odbiorów technicznych i obowiązkowych przeglądów. Otwarcie ostatniej części DTŚ w Gliwicach, a zarazem zwieńczenie całej inwestycji

Drogowa Trasa Średnicowa Katowice-Gliwice będzie możliwe już wiosną przyszłego roku.

### Wiele ekip pracuje w tunelu pod ulicami Zwycięstwa i Dworcową...

Prace przy budowie tunelu pod ulicami Zwycięstwa i Dworcową – niewątpliwie najtrudniejszego elementu realizowanego odcinka – weszły już w ostatni etap. Tunel jest już wydrążony, wykonano jego wszystkie stropy, gotowe są kanały kablowe niezbędne do obsługi kilkunastu systemów zabezpieczeń. Trwa betonowanie obydwu dwupasmowych jezdni głównych. Montowane są okładziny ścian i lampy.

Tunel w Gliwicach budowany jest przy tych samych założeniach konstrukcyjnych, technicznych i funkcjonalnych, jak ten w Katowicach oddany do ruchu w 2006 roku. Będzie on nieco krótszy od katowickiego, ale będzie również wyposażony we wszystkie niezbędne systemy do jego prawidłowego użytkowania. Dotyczą one oświetlenia, sterowania, sygnalizacji przeciwpożarowej, wentylacji, urządzeń pierwszej pomocy, telefonów dla obsługi urządzeń radiowych, kontroli wideo, wyposażenia techniczno-komunikacyjnego, nisz sygnalizacyjnych, a także komór uciezkowych między jedną a drugą nawą. Tunel będzie też nieco nowocześniejszy od katowickiego. Najciekawszym elementem jest ochrona pożarowa. System wykrywania pożarów oparty jest



DTŚ i Rondo w Katowicach („DTŚ” S.A./Miroslaw Staszuk)

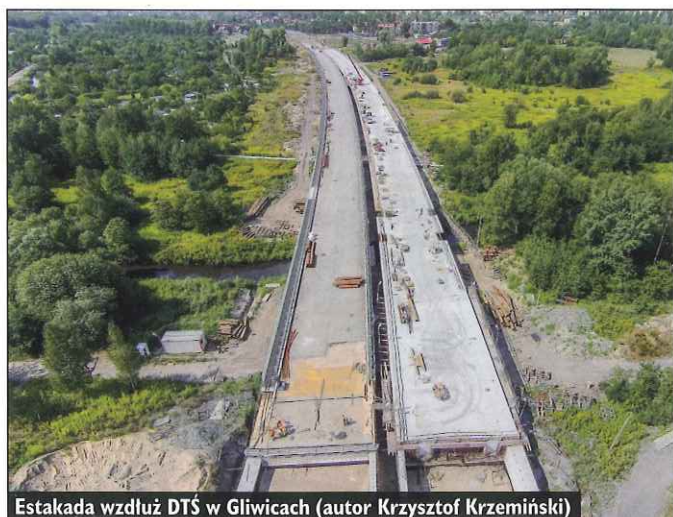
o 3 niezależne systemy: optyczne czujniki dymu, kable sensoryczne i kamery z video-detekcją. Tunel jest 2 nawowy, a w miejscu włączenia łącznic od ulicy Dworcowej - 4 nawowy.

### Mówiąc DTŚ Katowice-Gliwice trzeba pamiętać, że jest to droga o długiej historii...

Tak, pierwsze jej odcinki są eksploatowane już od 21 lat. Użytkowany zakres trasy usytuowanej na terenie Katowic, Świętochłowic, Chorzowa, Rudy Śląskiej, Zabrze i Gliwic wynosi obecnie 25,9 km, z 31,3 km całkowitej długości. DTŚ stanowi kluczowe połączenie, ułatwiające miastom aglo-



Węzeł DTŚ i autostrady A1 w Gliwicach (autor Krzysztof Krzemiński)



Estakada wzdłuż DTŚ w Gliwicach (autor Krzysztof Krzemiński)



DTŚ w Gliwicach, ulice Dworcowa, Częstochowska i Konarskiego (autor Krzysztof Krzemiński)



DTŚ w Gliwicach, ulice Dworcowa i Zwycięstwa (autor Krzysztof Krzemiński)



DTŚ w Gliwicach, ulice Orlickiego i Śliwki (autor Krzysztof Krzemiński)

meracji górnośląskiej komunikację z układem ponadregionalnym, ogólnopolskim i międzynarodowym, poprzez połączenie z autostradami A1 i A4. Oddanie śródmiejskiego odcinka DTŚ w Gliwicach stanowić będzie zwieńczenie 29 lat pracy dla dobra regionu. Kierując się oceną funkcjonowania istniejącej sieci drogowej tej części województwa, w tym bardzo wysokim natężeniem ruchu oraz korzyściami, jakie wybudowane odcinki trasy już przysporzyły aglomeracji, nie ma wątpliwości że inwestycja ta powinna być kontynuowana na wschód od Katowic. A wówczas Spółka DTŚ S.A. jest gotowa uczestniczyć w tym procesie.

**Wspomniał Pan o korzyściach jakie przysporzyła DTŚ regionowi. Proszę powiedzieć więcej na ten temat.**

Trasa jest przykładem przedsięwzięcia o dużym znaczeniu komunikacyjnym i ekonomicznym dla obszaru silnie zurbanizowanego, której wpływ realizuje się w obszarze kilku położonych obok siebie ośrodków miejskich. Dzięki wysokim parametrom technicznym umożliwia ruch bezkolizyjny o wysokich prędkościach podróży. Mieszkańcy otoczenia DTŚ uzyskali możliwość sprawnego i dużo szybszego dotarcia do konkretnych miejsc oraz odciążone zostały poprzednio wykorzystywane, niewydolne już ulice. Wszystko to przyczynia się do - wg wstępnych wyliczeń - skrócenia o 26% pokonywanego dystansu oraz skrócenie czasu podróży o 76%. Oszczędność czasu podróży ma swój konkretny wymiar pieniężny. Jazda z większą prędkością daje zmniejszenie zuży-



Otofotomapa – z zasobów DTŚ S.A.

cia paliwa o 47% oraz kosztów eksploatacji pojazdów o 39%. W efekcie tego DTŚ przyczyniła się do zwiększenia mobilności i elastyczności zawodowej mieszkańców konurbacji stwarzając im atrakcyjne warunki dojazdu do miejsc pracy.

Korzystanie z DTŚ wpływa na wzrost bezpieczeństwa i zmniejszenie liczby wypadków drogowych, gdyż prognozy zakładają ograniczenie ich prawdopodobieństwa o 82% i spadek o ok. 30% ich skutków finansowych.

Wg wyników badań cząstkowych zaprezentowanych dla DTŚ w 2004 r. spodziewany jest spadek zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem węgla o 65%, a węglowodorami o 50%. Łącznie spodziewane korzyści użytkowników i środowiska uzyskane w ciągu 10 lat, od momentu oddania ostatniego odcinka DTŚ, mogą ponad dwukrotnie przekroczyć nakłady poniesione na jej budowę.

DTŚ wniosła nowe wartości przestrzenne do krajobrazu i zagospodarowania przylegających do niej terenów, gdyż przebiega przez zdegradowane tereny poprzemysłowe i nieużytki, które w większości udało się już zrewitalizować, podnosząc w znacznym stopniu ich atrakcyjność. Otaczające DTŚ tereny stały się dostępne dla inwestorów. Dowodem na to są powstałe w jej bezpośrednim sąsiedztwie inwestycje, takie jak: hipermarket Auchan, Decathlon, Norauto, salony samochodowe, stacje benzynowe, Castorama, itp. Podobne tendencje zaobserwowano w Rudzie Śląskiej gdzie tereny przyległe do trasy miasto sprzedawało inwestorom. W Zabrze ma pojawić się duża inwestycja Ikea i przygotowuje się kolejne zamierzenia. W Gliwicach powstał nowy kampus Politechniki Śląskiej, którego zagospodarowanie uwzględnia akcesję z DTŚ, podobnie jak w przypadku hali Gliwice (d. Podium).

DTŚ powoduje, że również tereny nie leżące przy niej bezpośrednio, nabierają większego znaczenia inwestycyjnego. A nowe inwestycje to nowe miejsca pracy.



DTŚ w Zabrze i Rondo Sybiraków (autor Krzysztof Krzemiński)

**Zarządzana przez Pana Spółka kończy budowę swojej sztandarowej inwestycji, jaką jest Drogowa Trasa Średnicowa Katowice-Gliwice. Proszę powiedzieć o planach na przyszłość związanych z nowymi zadaniami Spółki.**

Spółka wciąż sprzedaje swoje usługi inżynierskie. Niebawem rozpocznie realizację nadzoru oraz zarządzania kontraktem na budowie obwodnicy Kępna (droga S11). Zamierza ponadto rozszerzyć swoją ofertę w zakresie nadzoru i zarządzania inwestycjami również o kontrakty kolejowe i inwestycje przemysłowe.

Rozważana jest działalność w obszarze projektów deweloperskich oraz poważnych inwestycji ekologicznych.

Bazując na swoim potencjale, renomie i doświadczeniu Spółka oferuje z powodzeniem swoje usługi inwestorom publicznym i prywatnym oraz innym podmiotom gospodarczym. Liczymy na udział w najbliższych latach w realizacji ważnych przedsięwzięć drogowych w województwie śląskim i południowej Polsce, realizowanych przez władze wojewódzkie i poszczególne gminy.

Zespół Spółki stanowią osoby uprawnione do wykonywania samodzielnych funkcji w budownictwie w zakresie projektowania, wykonawstwa i nadzoru, w specjalnościach występujących w budownictwie komunikacyjnym, inżynieryjnym oraz ogólnym. Dbając o wysoką jakość realizowanych przedsięwzięć, Spółka współpracuje z wyższymi uczelniami technicznymi, instytutami naukowo-badawczymi i ekspertami różnych specjalności.

Podsumowując, Spółka ma doskonałe podstawy i rekomendację w postaci dotychczasowych efektów działalności. Jest dobrze przygotowana nie tylko do swojej podstawowej działalności, ale również do podjęcia nowych wyzwań. Sprzyja temu rozpoznawalna, rzetelna marka DTŚ, która obecna jest już nie tylko na Śląsku, ale również w całej Polsce. Mamy ambicje zaistnieć także poza granicami kraju.

**Dziękuję za rozmowę.**

