



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.55.2026

Warszawa, 06 sierpnia 2026

Szanowny Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 18278 Posła na Sejm RP pana Łukasza Kmity z dnia 8 lipca br., przedstawiam poniższe stanowisko w sprawie.

Na wstępie pragnę poinformować, że zaangażowanie Wykonawcy oraz liczba czynnych frontów robót podlegają bieżącemu monitorowaniu przez Inżyniera Kontraktu oraz przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Odnosząc się do kwestii opóźnień budowy wykopu tunelowego i zakończenia przebudowy DK 94 w Olkusz informuję, że Wykonawca prowadzi prace w oparciu o harmonogram oraz przyjętą technologię wykonania robót. 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 pod skrzyżowaniem z ul. Rabsztyńska/Kościuszki możliwy będzie po zakończeniu wszystkich prac poprzedzających, stanowiących niezbędny warunek do prowadzenia dalszych etapów robót. W szczególności dotyczy to zakończenia robót związanych z zatłaczaniem pustek krasowych, wykonaniem i zakotwieniem palisady zabezpieczającej wykop, a także realizacją drugiego etapu obiektu. Zwiększona ilość zatłaczanych pustek krasowych przyczynia się do wydłużenia czasu realizacji dla prac poprzedzających, od których rozpoczęcie kolejnych etapów robót pozostaje technologicznie uzależniona.

W odniesieniu do kwestii terminu zakończenia prac z września 2026 r. na listopad 2026 r. 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 z uwagi na skomplikowany i długotrwały proces

uzgodnień założeń do projektu Czasowej Organizacji Ruchu, który musiał pogodzić kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, interesów mieszkańców reprezentowanych przez Samorząd oraz proces technologiczny wykonywania prac budowlanych. 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. roboty wraz z pozwoleniem na użytkowanie zostaną ukończone w ustalonym Czasie na Ukończenie tj. w ciągu 24 miesięcy i 52 dni kalendarzowych licząc od Daty Rozpoczęcia (z wyłączeniem okresów zimowych). Planowany termin zakończenia prac podany na stronie internetowej dedykowanej inwestycji został zaktualizowany zgodnie z podpisanym aneksem.

Nawiązując do terminu udostępnienia kierowcom przebudowanych dwóch jezdni DK 94 w Olkuszu informuję, że zakończenie robót oraz udostępnienie kierowcom przebudowanych dwóch jezdni z wyłączeniem odcinka obejmującego budowę obiektu WD-03 wraz z dojazdami do obiektu tj. około 800 m planowane jest na koniec roku 2026 r. Udostępnienie kierowcom ronda w docelowym układzie w ciągu DK94 w rejonie ul. Kruszcowej i cmentarza również planowane jest do końca 2026 r. Dodatkowo, przewidywane zakończenie robót bitumicznych na przebudowywanym odcinku DK94 z wyłączeniem skrzyżowania z ul. Kościuszki/ Rabsztyńską oraz dojazdów do obiektu WD-03 planowane jest do listopada 2026 r.

Odnosząc się także do terminu udostępnienia dla pieszych przejść podziemnych przy I Liceum Ogólnokształcącym w Olkuszu przy hali MOSiR należy wskazać, że w przejściach podziemnych PP05 przy I Liceum Ogólnokształcącym oraz PP04 przy hali MOSiR zrealizowano zasadnicze roboty konstrukcyjne. Do wykonania pozostały prace wykończeniowe obejmujące m.in. wykonanie nawierzchni przejść podziemnych, balustrad zabezpieczających, wyposażenia przepompowni oraz wykonanie chodników i ścieżek rowerowych wymaganych dokumentacją projektową. Udostępnienie przejść do użytkowania planowane jest w IV kwartale 2026 r.

W odniesieniu do możliwości realizacji ekranów akustycznych wzdłuż osiedla Glinianki w Olkuszu o charakterze transparentnym (przezroczystym) zgodnie z wnioskami mieszkańców należy poinformować, że ekrany akustyczne są realizowane zgodnie z dokumentacją projektową i Decyzją ZRID nr 21/2023 z dnia 10 lipca 2023 r. wydaną przez Wojewodę Małopolskiego. Decyzja jednoznacznie określa lokalizację i typ ekranów akustycznych. Na kontrakcie zastosowano ekrany pochłaniające nieprzeziernie (panele aluminiowe) oraz panele odbijające przeziernie. Większość ekranów w ramach inwestycji jest zaprojektowana w technologii pochłaniającej. Panele przeziernie występują w lokalizacji ul. Kruszcowej, Rabsztyńskiej oraz Wiejskiej. Parametry zaprojektowanych ekranów wynikają bezpośrednio z przeprowadzonej procedury oceny oddziaływania na środowisko oraz uzyskanych uzgodnień, w tym wytycznych organów ochrony środowiska. Decyzja ZRID ma charakter wiążący, a jej zapisy – w tym rodzaj zastosowanych zabezpieczeń akustycznych – nie mogą być dowolnie modyfikowane na etapie realizacji inwestycji. Należy podkreślić, że ekran pochłaniający pełni odmienną funkcję, niż ekran

przeźroczysty. Ekrany pochłaniające ograniczają emisję hałasu poprzez jego absorpcję, natomiast ekrany odbijające powodują rozprzestrzenianie się fal dźwiękowych w innych kierunkach, co może prowadzić do pogorszenia klimatu akustycznego na terenach sąsiednich. Przyjęte rozwiązania projektowe zostały opracowane w sposób kompleksowy, z uwzględnieniem ochrony wszystkich terenów podlegających oddziaływaniu inwestycji, zabudowy tkanki miejskiej miasta Olkusz, a nie wyłącznie pojedynczych nieruchomości.

Odnosząc się w tym miejscu również do podniesionego zagadnienia czy w związku z budową ekranów akustycznych GDDKiA przewidziała także oświetlenie chodników i ścieżek rowerowych należy wskazać, że Wykonawca realizuje prace zgodnie z dokumentacją kontraktową uwzględniającą wszelkie wymagania przewidziane obowiązującym prawem. Zakres oraz sposób realizacji oświetlenia wynikają z zatwierdzonej Dokumentacji Projektowej.

W kwestii natomiast zlecenia zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniu DK 94 z ul. Kościuszki w Olkuszu celem możliwości skrętu w prawo w kierunku Krakowa), ale także skrętu w lewo w kierunku Dąbrowy Górniczej należy poinformować, że nie przewiduje się wprowadzenia zmian w obowiązującej Czasowej Organizacji Ruchu (COR). Aktualnie obowiązująca organizacja ruchu została opracowana z uwzględnieniem warunków bezpieczeństwa, uzyskała wymagane uzgodnienia i zatwierdzenia oraz stanowi rozwiązanie optymalne na obecnym etapie realizacji inwestycji. Wprowadzenie możliwości skrętu w lewo z ul. Kościuszki w kierunku Dąbrowy Górniczej stanowiłoby duże zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego oraz generowałoby dodatkowe uciążliwości w postaci dłuższego oczekiwania na przejazd tym odcinkiem drogi.

W kwestii rozpoczęcia prac nad montażem sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach DK 94 w Olkuszu informuję, że prace te prowadzone są na bieżąco. Uruchomienie sygnalizacji świetlnej w docelowym trybie będzie możliwe po zakończeniu wszystkich prac budowlanych na całym odcinku przebudowywanej drogi DK94. Natomiast, celem realizacji prac na ul. 20-Straconych planowane jest czasowe zamknięcie zjazdu z DK 94 w ul. 20-Straconych. Obecnie procedowany jest Projekt Czasowej Organizacji Ruchu dla tego zamknięcia. Jednocześnie Wykonawca deklaruje, że zamknięcie ul. 20-Straconych nastąpi dopiero po oddaniu do ruchu obecnie zamkniętej ul. Spółdzielczej.

Odnosząc się do kwestii wprowadzenia przez Wykonawcę zmian technologii w czasie przebudowy na którymkolwiek z etapów prowadzonych prac należy poinformować, że Wykonawca nie dokonywał samodzielnych zmian technologii wykonywania robót. Wszelkie zmiany rozwiązań projektowych i technologicznych były wprowadzane na podstawie decyzji Zamawiającego oraz Projektanta, po przeprowadzeniu analiz technicznych z zachowaniem procedur przewidzianych Kontraktem, tj.:

- brak możliwości głębinienia szczelin w warstwach skały twardej na dojazdach do obiektu WD-03 wymusił konieczność zmiany technologii wykonania ścian szczelinowych na palisadę w technologii DFF, stosowaną do wykonywania pali w

warstwach skalistych o dużej wytrzymałości. W związku ze zmianą technologii wykonania murów oporowych został podpisany aneks do umowy o wartości ok. 23 mln zł netto;

- dokonano zmiany technologii budowy obiektu WD-03t z koniecznością etapowania robót i podziału obiektu na część północną oraz południową umożliwiając utrzymanie ciągłości ruchu na drodze DK94. W związku z tym został podpisany aneks do Umowy o wartości ok. 2 mln zł netto.

Odnosząc się także do ilości m³ specjalnej mieszanki jaka została wtłoczona do pustek krasowych na przebudowywanym odcinku DK 94 informuję, że według stanu na dzień 14 lipca 2026 r. zatłoczono 81 230 m³ mieszanki pyłowo - spoiwowej. Należy wskazać, że prace dotyczące wtłoczenia do pustek krasowych specjalnej mieszanki dotychczas rozliczone zostały na wartość ok. 39 mln zł netto. Ceny jednostkowe zatłoczenia 1 m³ wynoszą odpowiednio: umowa podstawowa – 511,30 zł/ m³, aneks nr 5 – 475,93 zł/ m³ oraz aneks nr 8 – 460,00 zł/ m³. Ilości wtłoczonego zaczynu weryfikowana jest na podstawie stanu liczników zainstalowanych na zapleczu technologicznym produkcji mieszanki wypełniające. Do weryfikacji stosowane są dwa zestawy przepływomierzy elektromagnetycznych z czego jeden zainstalowany jest w zamkniętej skrzynce zabezpieczającej, do której dostęp posiada jedynie Nadzór budowy, drugi zestaw kontrolny pracuje niezależnie, do którego dostęp posiada Wykonawca. Na tej podstawie spisywany jest protokół z odczytów ww. przepływomierzy elektromagnetycznych zatłoczonego zaczynu iniekcyjnego w obecności Wykonawcy oraz Inspektora Nadzoru. Wykonawca kontynuuje prace związane z wypełnianie pustek krasowych po stronie północnej. Aktualnie szacowana maksymalna ilość zaczynu jaka może być wtłoczona to 105 000 m³.

Odnosząc się do poruszonej w interpelacji gwarancji technologii wypełniania pustek krasowych mieszanką pyłów i cementu w wieloletnim bezproblemowym użytkowaniu DK 94 w Olkuszu należy zauważyć, że z uwagi na wystąpienie pustek Projektant przewidział ich wypełnienie daną metodą w celu zapewnienia w przyszłości bezawaryjnej pracy konstrukcji. Podkreślić należy, że przyjęta technologia w postaci stosowania zaczynu wypełniającego jest powszechnie stosowaną metodą wypełniania pustek krasowych na inwestycjach drogowych. Zatłaczanie pustek krasowych wykonywane jest zgodnie z dokumentacją projektową. Mieszanka iniecyjna jest wykonywana z zastosowaniem zatwierdzonych materiałów posiadających wymagane certyfikaty oraz deklaracje i oceny. Pomimo, że zakres ten nie leży wśród obowiązków Wykonawcy zgodnie z umową, Wykonawca zlecił wykonanie dodatkowej analizy do Katedry Ochrony Terenów Górniczych, Geoinformatyki i Geodezji Górniczej Wydziału Geodezji Górniczej i Inżynierii Środowiska Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Opracowany dokument pn. „*Rozpoznanie wpływu pustek naturalnych i antropogenicznych wraz ze wstępną analizą możliwości prac zabezpieczających*” potwierdził zasadność wykonania prac związanych z zatłaczaniem pustek krasowych w celu stabilizacji podłoża gruntowego i minimalizacji

prawdopodobieństwa osiadań i pęknięć, które mogą prowadzić do poważnych uszkodzeń konstrukcji nawierzchni.

Nawiązując również do kwestii czy na przebudowywanym odcinku DK 94 od cmentarza do ul. Pakuska/Kr. Kazimierza Wielkiego zaplanowano obustronne chodniki lub ścieżki rowerowe oraz o dokładne wskazanie, na których odcinkach nie przewidziano chodników/ścieżek rowerowych informuję, że w dokumentacji projektowej nie przewidziano wykonania obustronnych dróg dla pieszych ani dróg dla rowerów na odcinku DK 94 od ul. Słowackiego do ul. Pakuska/Kr. Kazimierza Wielkiego z wyjątkiem obsługi przystanków autobusowych w rejonie ul. Wyszyńskiego i ul. Polnej. Projekt również nie przewiduje drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów na odcinku od stacji paliw Circle K do ul. Mickiewicza wzdłuż nowo budowanej galerii.

W nawiązaniu także do kwestii docelowej prędkości jaka będzie obowiązywała na przebudowanym odcinku DK 94 oraz informacji na których dokładnie odcinkach planowane jest podniesienie prędkości w terenie zabudowanym do prędkości 70 km/h lub wyższej informuję, że na odcinku projektowanej drogi DK94 będzie obowiązywać prędkość zgodnie z poniższym, tj.

Kierunek Kraków:

- od km 295+275 do skrzyżowania z ul. Wspólną – ograniczenie prędkości 70km/h,
- za skrzyżowaniem z ul. Wspólną do skrzyżowania o ruchu okrężnym z ul. Kruszcową – obowiązuje ograniczenie prędkości 90 km/h,
- od skrzyżowania o ruchu okrężnym z ul. Kruszcową do skrzyżowania z ul. Mickiewicza – ograniczenie do 70 km/h
- od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do końca zakresu przebudowy czyli do skrzyżowania z ul. KK Wielkiego – ograniczenie do 70 km/h

Kierunek Katowice:

- od skrzyżowania z ul. Pakuską do skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego – ograniczenie prędkości 70 km/h,
- od skrzyżowania z ul. Wyszyńskiego do skrzyżowania z ul. Wiejską – ograniczenie prędkości do 70 km/h,
- od skrzyżowania z ul. Wiejską do skrzyżowania z ul. 20 Straconych – ograniczenie prędkości do 70km/h,
- od skrzyżowania z ul. 20 Straconych do km 296+600 – ograniczenie prędkości do 70 km/h,
- od km 296+600 do skrzyżowania o ruchu okrężnym z ul. Spółdzielczą – ograniczenie prędkości do 50 km/h,
- od skrzyżowania o ruchu okrężnym z ul. Spółdzielczą do km 296+200 – ograniczenie do 70km/h,
- od km 296+200 do km 295+850 – ograniczenie prędkości do 90 km/h,
- od 295+850 do skrzyżowania z ul. Gwarków – ograniczenie prędkości do 70 km/h,

- od skrzyżowania z ul. Gwarków do początku zakresu przebudowy, czyli do km 294+898 brak znaku B33 ograniczającego prędkość.

W odniesieniu do poruszonego w interpelacji kosztu przebudowy DK 94 w Olkuszu (po uwzględnieniu aneksów z wykonawcą) oraz kwoty o ile wzrósł koszt inwestycji w porównaniu do kwoty wynikającej z przetargu należy wskazać, że realizacja inwestycji przebiega zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz postanowieniami zawartych umów. Wartość kosztorysowa dla przedmiotowego zadania została zaakceptowana przez Ministra Infrastruktury dnia 15 stycznia 2025 r. na kwotę 362,8 mln zł.

Cena Kontraktowa zgodnie z Aneksem nr 9 z Wykonawcą wynosi 325 013 003,31zł. brutto. Koszt robót wskazany w przetargu: 217 462 971,12 zł brutto. Kwotowo koszt robót wzrósł o 107 550 032,19 zł brutto, co stanowi 49% w tym należna waloryzacja wynagrodzenia Wykonawcy.

Nawiązując do zagadnienia dotyczącego zamieszczenia tablic elektronicznych informujących o utrudnieniach informuję, że dokumentacja projektowa dla przebudowy drogi krajowej nr 94 w Olkuszu nie przewiduje tablic zmiennej treści (VMS) ani innych elektronicznych tablic informacyjnych przekazujących informacje o utrudnieniach w ruchu oraz warunkach pogodowych. Dodatkowo, dokumentacja projektowa dla przebudowy drogi krajowej nr 94 w Olkuszu nie przewiduje lokalizacji urządzeń rejestrujących prędkość (fotoradar). Zarządca przedmiotowej drogi – GDDKiA – nie znajduje konieczności montażu takich urządzeń na przebudowanym odcinku drogi krajowej. Montaż urządzeń rejestrujących odbywa się na wniosek lub za zgodą Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD).

Należy również poinformować, że w ramach zadania pn. „*Rozbudowa drogi krajowej nr 94 na odcinku w Olkuszu*” prace prowadzone są w oparciu i zgodnie z wymaganiami Dokumentacji Projektowej oraz obowiązującymi przepisami. Wykonawca nie jest zobligowany do pozostawania w kontakcie z Państwową Służbą Geologiczną i Centrum Geozagrożeń PIB. W celu monitorowania zmian poziomu wód podziemnych w rejonie budowy tunelu wykonany został punkt pomiarowy „Piezometr” w okolicach skrzyżowania z ul. Rabsztyńską. Punkt ten umożliwi kontrolę zwierciadła wody w utworach triasu w trakcie budowy jak i po oddaniu do użytkowania odcinka tunelowego. Na obecną chwilę nie stwierdzono występowania wód gruntowych w wykonanym piezometrze o głębokości 18m p.p.t.

Jednocześnie informuję, że dotychczas nie wpłynęły informacje o błędach lub usterkach od osób trzecich dotyczące przebudowywanego odcinka. Wykonawca oraz nadzór budowy w lutym br. zinventaryzował powstałe lokalnie ubytki na warstwie wiążącej po której odbywa się ruch. Zostały wdrożone działania w postaci wprowadzenia programu naprawczego dla tej warstwy. Program naprawczy został wdrożony dla bieżących napraw i zatwierdzony przez Wydział Technologii GDDKiA. Zostały zdiagnozowane przyczyny i w porozumieniu z Inwestorem ustalono konieczność opracowania docelowego programu

naprawczego obejmującego kompleksowy przegląd (przy udziale przedstawicieli GDDKiA, Inżyniera i Wykonawcy) oraz wskazanie zakresu jak i sposobu naprawy powstałych uszkodzeń. Docelowy program naprawczy zostanie opracowany i wdrożony przed przystąpieniem do układania warstwy ścieralnej na jezdni prawej w obrębie km 296+610. Przed układaniem warstwy ścieralnej każdy odcinek warstwy wiążącej, niezależnie czy odbywał się po nim ruch czy nie, będzie podlegał odbiorowi i sprawdzeniu. Wszystkie materiały, mieszanki MMA (próbki mieszanki) oraz wykonane warstwy (odwierty) są na bieżąco badane przez laboratorium GDDKiA, oraz Wykonawcy, a uzyskane wyniki były prawidłowe.

Ponadto należy poinformować, że obecnie cały odcinek przebudowy drogi w Olkuszu stanowi plac budowy, pomimo że prowadzony po nim jest ruch publiczny, żadna z jego części nie uzyskała jeszcze odpowiednich dokumentów świadczących o przejęciu wykonanych robót przez Inwestora.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu