

Lublin w ciągłej budowie



KAZIMIERZ PIDEK, dyrektor Zarządu Dróg i Mostów w Lublinie, o lubelskich inwestycjach

kości wydatków na poszczególne zadania jest możliwa, ale okazuje się, że co jedno zadanie to jest ważniejsze. Ich naprawę w ciągu tych 7 lat, od kiedy kieruję Zarządem Dróg i Mostów, było sporo!

Biorąc pod uwagę jednak wydatkowane kwoty, to największą inwestycją było przedłużenie al. Solidarności do węzła Dąbrowica i koszt – uwzględniając tylko roboty drogowe, poza kosztami związanymi z nabyciem nieruchomości – wyniósł 321 mln zł. Nie dość, że była to tak duża i prestiżowa realizacja, to oddaliśmy wszystko w terminie, cztery lata temu. Kiedy wiele osób nie sądziło, że się uda! Później były też inne zadania, które pozwoliły na odbudowanie całej struktury dróg w mieście oraz wykonanie remontów i przebudów w taki sposób, żeby można było się po nich bezpiecznie poruszać. Do takich zadań należy na przykład oddane ostatnio do użytku przedłużenie ul. Bohaterów Monte Cassino do węzła Sławin. Przeznaczaliśmy na to zadanie ponad 84 mln zł.

Pobieżny wykaz inwestycji, które wykonaliśmy jako Zarząd Dróg i Mostów liczy ponad 50 pozycji.

Panie Dyrektorze, takie inwestycje łączą się z dużymi wydatkami, jak Pan wspominał...

– Oczywiście, takie inwestycje kosztują, ale w większości pozyskaliśmy na nie środki z Unii Europejskiej, następnie z tak zwanych schetynówek i z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska. Bywały także sytuacje, kiedy umiejętnie prowadzona polityka gospodarcza przyczyniała się nie tylko do pozyskania nowych inwestorów na wybranym terenie, ale także włączała ich w projekty związane z rozbudową układu komunikacyjnego miasta i ewentualne sponsorowanie wybranych przebudów czy budów. Na przykład układ komunikacyjny przy galerii handlowej Tarasy Zamkowe powstał dzięki zaangażowaniu Austriaków, którzy wyłożyli swoje fundusze, a wybudowane drogi przekazali potem miastu.

Front prac drogowych w Lublinie nie słabnie, chociaż wiele już zrobiono..

– To prawda. Czasami ktoś mnie pyta, co zrobiliśmy w zeszłym roku, a ja już myślę o tym, co robimy teraz, czy też, co będzie w przyszłym roku. Nie wracamy myślami do tego, jaki był to koszt, jak przygotowaliśmy tę inwestycję, z czym były kłopoty. Najważniejsze, żeby wszystko było dobrze i bierzemy się za następne zadanie. Jeszcze niedawno pracowaliśmy nad przebiegiem ulicy Bohaterów Monte Cassino do węzła Sławin, czy też przedłużeniem ul. Poligonowej

Ci, którzy wracają do Lublina pozytywnie oceniają poczynione w ostatnich latach inwestycje, zwłaszcza zaś drogowe. W Lublinie długo nic się nie działo i w porównaniu z innymi miastami nie wypadaliśmy dobrze. Dokuczliwe dziury w drogach, problemy w poruszaniu się po mieście, zatory komunikacyjne, itd. Ten obraz systematycznie ulega zmianie na lepsze, a Lublin jest stale w pozytywnej budowie lub przebudowie...

– To prawda. Z przyjemnością odnotowujemy takie sygnały i to nie tylko od przyjezdnych, ale przede wszystkim od mieszkańców Lublina, którzy codziennie mogą oceniać naszą pracę. Wprawdzie związane są z nimi także i okresowe dolegliwości, ale efekt końcowy odbierany jest pozytywnie. Analizowaliśmy ostatnio nasze wydatki poczynione na przebudowy oraz budowy dróg, czy układów komunikacyjnych w mieście i okazuje się, że w sumie przeznaczaliśmy na ten cel w ciągu 7 minionych lat ponad 2 mld zł! Zarówno kwota, jak i zakres wykonanych prac szokują, a jednak tak jest.

Które ze zrealizowanych zadań ocenia Pan jako najważniejsze?

– Trudno tak jednoznacznie odpowiedzieć, gdyż jak oceniać te inwestycje? Czy pod kątem wydanych pieniędzy, czy trudności realizacji zadania, czy też jeszcze jakiś innych okoliczności. Próba usystematyzowania inwestycji począwszy od wiel-



Po podpisaniu umowy na Lubelski Rower Miejski z przedstawicielami firmy Nextbike Polska S.A.

ciąg dalszy na str. 12

ciąg dalszy ze str. 11

do granic miasta, albo przebudową skrzyżowania al. Solidarności, al. gen. Wł. Sikorskiego i gen. B. Duchy (prawie 69,2 mln zł). Teraz są to inwestycje już zakończone. Chociaż to ostatnie zadanie było trudne i nawet miałem czasami sam do siebie pretensję, że się zgodziłem na zbyt długi termin wykonania. Dzisiaj jednak, kiedy tamtędy przejeżdżam, czuję satysfakcję. Wiele osób na pewno pamięta, jakie były tu makabryczne korki, trudności z przejazdem w kierunku Warszawy, czy Kraśnika, stłuczki, ale teraz to już przeszłość.

Była także przebudowa ul. Zelwerowicza z kosztem 24,5 mln zł i budowa dróg dojazdowych do stadionu Arena (ponad 38 mln zł), przebudowa ul. Mełgiewskiej z kosztem w sumie prawie 96,5 mln zł, przebudowa ul. Filaretów i wydatkowane prawie 21,5 mln zł, przebudowa ul. Muzycznej z kwotą prawie 42 mln zł. Inne, chociażby ul. Poligonowa to rząd prawie 54 mln zł, a znane mieszkańcom Lublina – Choiny i wydatkowane na drogi w tej dzielnicy ponad 38 mln zł, przebudowana ul. Głuska za ponad 23,5 mln zł. Warto, dodać rozbudowę sieci komunikacji zbiorowej dla potrzeb Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego dla Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego i wydatkowane prawie 44 mln zł.

Z każdą z tych inwestycji wiążą się określone fundusze, czasami wyśrubowane terminy, sytuacje których nie zawsze dało się przewidzieć, albo też mało sprzyjające okoliczności...

Mówimy teraz o tych dużych inwestycjach, a ile było realizowanych mniejszych dróg osiedlowych, skrzyżowań, chodników, ścieżek rowerowych, sygnalizacji, czy oświetlenia. Były to zarówno nowe inwestycje, jak i przebudowy czy remonty. Tak dla przykładu podam: przebudowa ul. Łęczyńskiej, przebudowa ul. Droga Męczenników Majdanka, żeby dostosować infrastrukturę drogową dla potrzeb komunikacji miejskiej, przebudowa al. Kompozytorów Polskich na Czechowie, budowa bezpiecznego systemu ścieżek rowerowych w Lublinie – etap II.

Były też roboty mniej widoczne, ale jakże ważne dla mieszkańców, ułatwiające im codzienne życie. Na przykład bardzo trudna przebudowa ul. Cmentarnej z budową miejsc parkingowych przed cmentarzem na Majdanku, budowa miejsc parkingowych przy ul. Okrzei, wykonanie chodnika dla pieszych przy ul. Wygodnej, budowa miejsc parkingowych przy ul. Szaserów, itd.

Prowadzone inwestycje czy przebudowy stwarzają też lepsze warunki dla pozyskania inwestorów zewnętrznych, tak potrzebnych w naszym mieście i regionie.

– To prawda. Od razu pomyślałem o Specjalnej Strefie Ekonomicznej na Felinie. Gdyby nie układ komunikacyjny, to nie miałaby ona racji bytu i nie byłoby strefy. Teraz, to mało kto o tym pamięta, a firmy zlokalizowały swoją działalność na tym terenie i funkcjonują. Na II etap infrastruktury Strefy Ekonomicznej na Felinie wydaliśmy prawie 39,9 mln zł.

Na Czubach, w obrębie słynnego trójkąta ulic: Kraśnicka, Gęsia i J. Pawła II był prawdę mówiąc bałagan i śmietnik. Teraz jest elegancki układ komunikacyjny realizowany przez inwestorów, którzy chcieli rozpocząć tu swoją działalność. Czasami mówi się, że miasto jest łaskawe dla deweloperów, a chciałbym zaznaczyć, że w ostatnim okresie wydatkowali oni na przebudowę lubelskiego układu komunikacyjnego ponad 52 mln zł.

Skoro mówię o Czubach i o ul. Jana Pawła II, to chciałbym też zaznaczyć budowę tutaj trójki trolejbusowej, która powstała także na innych ulicach Lublina. Na Zintegrowany System Transportu Miejskiego wydaliśmy prawie 184 mln zł.

Panie Dyrektorze, te inwestycje były realizowane w latach 2011–2018, a w lutym 2012 r. objął Pan stanowisko dyrektora Zarządu Dróg i Mostów, czyli większość z nich realizowana była już pod Pana kierownictwem...

– Tak, zgadza się. Od lutego 2012 r. funkcjonujemy też w nowej siedzibie przy ul. Krochmalnej, do której musieliśmy się przenieść w ciągu 3 tygodni. W zasadzie tworzyliśmy cały zespół od podstaw. Gdyby nie ta kadra, pracownicy Zarządu Dróg i Mostów, nie byłoby szans tyłu zadań zrealizować i to w takim okresie. Mam świetnych zastępców, fachowców i profesjonalistów. Pan Mirosław Łuciuk, zastępca dyrektora do spraw przygotowania inwestycji, który jest ze mną od początku. Pan Stanisław Wydrych, zastępca dyrektora ds. realizacji inwestycji oraz pani Irena Osypiuk, dbająca o nasze finanse, czyli mój zastępca ds. finansowych i zarazem główna księgowa.

Trzeba też pilnować bieżącego utrzymania dróg, bo my przecież nie tylko budujemy czy remontujemy, o to dba mój zastępca Adam Borowy. Prezydent Krzysztof

Żuk w ubiegłym roku w podziękowaniu za włożony wkład w przebudowę, remonty i utrzymanie dróg w mieście przyznał Zarządowi Dróg i Mostów Medal 700-lecia, a 11 pracowników otrzymało Medale Prezydenta lub Medale 700-lecia.

Co najwięcej sprawia kłopotów przy realizacji takich inwestycji?

– Problemem jest cała otoczką związana z przygotowaniem zadania dotyczącego budowy lub remontu. W większości przypadków konsultacje przechodzą bezboleśnie, ale często jest też tak, że nie da się zaspokoić wszystkich oczekiwań mieszkańców. Próbuje przekonywać, że bez konkretnych działań nie będzie poprawy stanu technicznego dróg, nie będzie mniej odszkodowań za uszkodzone samochody, czy też, że spadnie liczba wypadków. Trzeba sobie z tego zdawać sprawę.

Odnosnie zaś samych inwestycji, to najwięcej kłopotów sprawia przygotowanie dokumentacji, uzyskanie wszystkich uzgodnień z gestorami sieci i uzyskanie decyzji środowiskowej, a później otrzymanie pozwolenia na budowę albo uzyskanie zgody na realizację inwestycji drogowej, tzw. ZRID. To nie tylko, że nie jest łatwe, to jeszcze bardzo czasochłonne.

Jak sobie z tym radzicie?

– No cóż, robimy swoje. Podstawowe znaczenie ma też współpraca z Panem Prezydentem Lublina Krzysztofem Żukiem, który poszukuje środków na inwestycje i remonty dróg, na co dzień interesuje się tym, jak realizujemy swoje zadania, współpracuje i pomaga w rozwiązywaniu problemów.

W Lublinie front inwestycyjny jest w ofensywie, a na rynku budowlanym coraz trudniej o fachowca, ceny materiałów budowlanych poszły w górę. Jak Pan sądzi, co będzie z lubelskimi inwestycjami?

– W większości sytuacji mamy dobre relacje z wykonawcami robót. Pilnujemy, żeby inwestycje budowlane, czy remonty były realizowane na co najmniej dobrym poziomie i oddawane w terminie. Często spotykamy się z wykonawcami i staramy się też rozumieć, w jakiej sytuacji się znaleźli. Brakuje przysłowiowych rąk do pracy, głównie zaś pracowników fizycznych oraz fachowców z branży drogowo-mostowej. Jest to odczuwalne zarówno u wykonawców, jak i u nas, chociaż dopracowaliśmy się raczej kompletnej załogi w tym zakresie.



Przebudowa skrzyżowania ul. Krochmalnej z ul. Diamentową w Lublinie

Ostatnio, problemem wykonawców są też braki materiałowe i to nie tylko dlatego, że jest dużo inwestycji. Wiąże się to również z możliwościami transportowymi, zwłaszcza tych materiałów, które dotychczas były przewożone koleją. Wiemy, że odcinek połączenia Lublin-Dęblin nie funkcjonuje w związku z przebudową węzła kolejowego i dlatego, większość materiałów tzw. sypkich z woj. świętokrzyskiego dostarczanych jest transportem kołowym. Jest on trzy razy droższy w stosunku do tego, co było parę lat temu. Dodatkowo, wyraźnie w górę poszły ceny stali, cementu, asfaltu itd.

W tej sytuacji musi być wzajemne zrozumienie tych problemów, zarówno ze strony inwestora, jak i wykonawcy. Wprawdzie my wyznaczamy krótkie terminy realizacji, z myślą, żeby wykonawcy dołożyli wszelkich starań, by oddać inwestycję w terminie i mieć jak najmniejsze koszty. Rozmawiamy i to dużo, spotykamy się, dyskutujemy, co można zrobić. Zdarzają się, jednak i takie sytuacje, kiedy dzwoniemy i pytamy: „Panie prezesie, kiedy pan będzie w Lublinie?” I tu pada odpowiedź: „Jutro o siódmej rano”. Sprawa jest jasna. Wyjaśniamy na bieżąco wszelkie nieprawidłowości.

Uważam, że rozmowy działają więcej niż pisanie do urzędów, czy przysłowiowe ciągnięcie po sądach. Dzięki temu, udało się wybudować lub wyremontować w Lublinie tyle ważnych obiektów.

Którą z inwestycji darzy Pan szczególnym sentymentem?

– Wprawdzie nie przywiązuję do tego takiej wagi, gdyż zwykle po zakończeniu jednego zadania przystępujemy do realizacji następnego, jednak inwestycjami, które sprawiły mi dużo satysfakcji były – „Dąbrowica” i przebudowa skrzyżowania al. Solidarności, al. gen. Wł. Sikorskiego i ul. gen. B. Ducha. Te realizacje pozwoliły na usprawnienie ruchu w Lublinie oraz udrożniły przejazd w kierunku Warszawy i Rzeszowa. Muszę przyznać, że były to inwestycje, które sprawiły sporo problemów.

Jakie plany inwestycyjne ma Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie na bliższą i dalszą przyszłość?

– Teraz kończymy kilka zadań, a najbliższe otwarcie będzie 17 kwietnia 2019 r. na trzech realizacjach. Pierwsza, to w ramach przebudowy drogi 835, przebudowa ul. Abramowickiej. Możliwe, że skończy się przed wyznaczonym czasem. Ponadto ma być zakończona przebudowa skrzyżowania ul. Krochmalnej z ul. Diamentową i planowane jest skończenie robót przy przedłużeniu ul. Dywizjonu 303 do ul. Wrotkowskiej.

Niedawno zaczęliśmy przebudowę ronda Lubelskiego Lipca. Jest to trudna inwestycja, gdyż dotyczy nie tylko przebudowy ulicy, ale i przebudowy mostu przy ul. Fabrycznej. W sumie planowany koszt ma wynieść ponad 61 mln zł. Rozpoczynamy przebudowę ul. Kalinowszczyzna za ok. 13 mln zł i przymierzamy się do przebudowy al. Raclawickich i ul. Lipowej. Te ulice już od dłuższego czasu czekają na swoją kolej i dokonanie zmian. Pod koniec przyszłego roku chcemy także ogłosić przetarg na przebudowę ul. Sowińskiego. Jest to

ważna arteria, kłopotliwa do przejechania, a utrudnienia związane z jej przejazdem znane są chyba każdemu z mieszkańców Lublina.

Poza tym, na wiosnę 2019 r. czeka nas jeszcze Zintegrowany Intermodalny Dworzec Metropolitalny w Lublinie. W ramach tego zadania mamy wykonać łącznik przedłużenia ul. Lubelskiego Lipca 80 od ul. Cukrowniczej do skrzyżowania Krochmalnej z Diamentową. Będzie to trudne zadanie z wielu względów, m.in. z konieczności wzmocnienia gruntu palami, ponieważ mamy do czynienia z niejednorodnym podłożem. Możliwe, że trzeba będzie paliwać nawet do 8 m i to całe przejście od ul. Cukrowniczej do skrzyżowania. Ponadto, trzeba będzie także wyburzyć 63 domy i zapewnić ich dotychczasowym mieszkańcom lokale. Biorąc pod uwagę jeszcze wcześniejsze prace związane z tą inwestycją, jak np. wycena nieruchomości, to będzie bardzo trudne zadanie.

W ramach Dworca Intermodalnego trzeba będzie przebudować cały układ komunikacyjny, aby był maksymalnie drożny. Wprawdzie nie ma jeszcze dokumentacji wykonawczej, ale jest już koncepcja przygotowana przez warszawskie biuro projektowe.

Dużo zadań, dużo wyzwań, potrzebni są inżynierowie do realizacji tych zamierzeń. Panie Dyrektorze, jak ocenia Pan młodą kadre inżynierską?

– Myślę, że czasem młodzi ludzie po studiach nie są przygotowani do intensywnej i wytężonej pracy. Cóż, taka jest prawda i rzeczywistość. Nie chcę oczywiście generalizować, że młodzi inżynierowie nie angażują się w pracę. Na pewno jednak niełatwo spotkać takiego, który będzie się udzielał w pracy 24 godziny na dobę.

Nam, w Zarządzie Dróg i Mostów udało się przez ostatnie 7 lat stworzyć zespół odpowiedzialnych i zaangażowanych pracowników. Dzięki temu, możemy realizować nasze liczne zadania.

Chciałbym dodać, że dzięki zaangażowaniu takich właśnie osób oraz dobrej współpracy z Prezydentem Krzysztofem Żukiem, Lublin zmienia swoje oblicze i jest jednym z dynamicznie rozwijających się obecnie miast w Polsce.

Dziękuję za rozmowę.

URSZULA KIELLER-ZAWISZA