Tunel A

Dr inż. Jerzy W. Piskorz-Nałęcki Szczecin, 13.01.2018r.

Ul. Szymonowica 21

71-482 Szczecin

Mob.: 608302014

E-mail: jwpn@wp.pl

Dotyczy: Budowy tunelu drogowego pod ujściem Odry w Świnoujściu

Przetarg na budowę tego tunelu jest wynikiem zorganizowania, przez Inwestora, czyli przez Zarządu Miasta Świnoujścia (ZMŚ) i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), oszukańczej procedury przetargowej, której celem było przeforsowanie znacznie droższej metody budowy tego tunelu polegającej na „drążeniu” go pod rzeką (ang. TBM), i wyeliminowanie z udziału w tym przetargu innych sposobów jego wykonania, a w szczególności budowy metodą „zatapiania elementów tunelu” (ang. „immersed tunnel”).

 Organizatorzy tego przetargu, wiedząc, że nie mają szans na pozyskanie tego zamówienia na drodze udziału w przetargu nieograniczonym, dostępnym dla wszystkich metod budowy tego tunelu , postanowili zorganizować przetarg ograniczony, obejmujący tylko te firmy, które gotowe były podjąć się jego wykonania metodą „drążenia”, a równocześnie wykazać, że żadne inne metody budowy tego tunelu, w warunkach Świnoujścia nie mogą być zastosowane.

 W tym celu, podjęli wykonanie opracowania, mającego znamiona „głębokiej analizy zagadnienia”, nazwanego „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, Etap I i Etap II” mającego na celu stworzenie pozorów zasadności przeprowadzenia przetargu ograniczonego na tę inwestycję. Z opracowaniem tym, które tworzy pozory analizy wszystkich metod budowy tego tunelu, ale jego celem jest ich zdyskwalifikowanie, dla warunków Świnoujścia, wykazując, że jedynie zasną metodą jest „ drążenie” tunelu pod rzeką. Ponadto należy pamiętać , że zostało ono wykonane na zlecenie zwolenników „drążenia” tunelu, bez udziału przedstawicieli innych metod budowy takich tuneli, a nawet w tajemnicy przed nimi. Niżej podpisany jest jednym z tych, którzy w ten sposób zostali „wymanewrowani” z możliwości udziału w normalnym, nieograniczonym przetargu.

 Dodatkowym potwierdzeniem celowo oszukańczego działania wymienionych na wstępie Inwestorów, był termin zarejestrowania ich zgłoszenia w Urzędzie Zamówień Publicznych. Dokonano tego w dniu 15 kwietnia 2016r, na

Z oznaczeniem składania wniosków na dzień 19 lipca 2016r. Natomiast od dnia 22 czerwca 2016r, nastąpiła zmiana procedury przetargu publicznego według którego ograniczony przetarg, również wymagał publicznego ogłoszenia, podobnie jak przetarg nieograniczony. Oznacza to, że działali celowo i że mieli możliwość pozyskania informacji o planowanych zmianach w prawie, niedostępną dla innych (układy?).

 Przechodząc do innych spraw, to w opisie Etap I „Studium” tego opracowania, którego zadaniem było wykazanie, że z punktu widzenia technicznego zrealizowanie tej inwestycji będzie możliwe wyłącznie proponowaną przez Inwestora i GDDKiA metodą „drążenia” tunelu. Najbardziej istotny dla przebiegu budowy tunelu w oparciu o ten przetarg jest treść akapitu drugiego punktu 14.2 Etapu I wspomnianego Studium, który brzmi: „Bardziej szczegółowe rozpoznanie geotechniczne i hydrogeologiczne może wpłynąć na koszty poszczególnych rozwiązań. Dotyczy to np. technologii wykonania tunelu metodą drążenia, wskutek przyjęcia odpowiedniego do warunków geotechnicznych rodzaju tarczy, a w technologii tunelu zatapianego przyjęcia specjalnych rozwiązań dotyczących wykonywania wykopów”.

 W części podkreślonej jest zawarte zagrożenie wystąpienia dodatkowych kosztów, jeśli wykonawca tunelu napotka, w wyniku „bardziej szczegółowego rozpoznania warunków geotechnicznych i hydrologicznych…” - bardziej od czego? Studium nie zawiera żadnej informacji o aktualnym stanie tych warunków, wobec czego pojawia się pytanie **jak mogło dojść do określenia kosztów budowy bez rozpoznania podłoża?** Jest to pułapka zastawiona na Inwestora, który będzie musiał ponosić dodatkowe koszty (i akceptować każde wydłużenie terminu wykonania tunelu) na każde zgłoszenie Wykonawcy o zmianie warunków „geotechnicznych i hydrotechnicznych” w trakcie budowy tunelu. Ta sama pułapka czeka na Inwestora w przypadku ogłoszenia, że zleca on wykonanie inwestycji na zasadzie „zaprojektuj i zbuduj”, czyli kiedy rozpoznanie charakterystyki podłoża wykona Wykonawca budowy. **W obu przypadkach Inwestor, zgadzając się takie sformułowania działa na korzyść Wykonawcy, czyli na szkodę społeczeństwa które reprezentuje.** Nie sądzę aby takie sformułowania wynikały z braku wiedzy, zarówno Inwestora, jak i Wykonawców.

 Niżej podpisany, w latach 2011-2016 r, pracował, w ramach jednego z międzynarodowych konsorcjów, przygotowujących się do udziału w przetargu na budowę tunelu Dania-Niemcy, przy projektowaniu budowy i wodowania elementów tego tunelu. W związku z tym zna przebieg przygotowań do podjęcia negocjacji z potencjalnymi wykonawcami. **Stan podłoża został rozpoznany na zlecenie Inwestora i przekazany jako informacja wyjściowa dla potencjalnych Wykonawców** **tego tunelu** i była ważna dla obu wariantów tunelu drążonego i segmentowego (ze względu na znaczenie inwestycji opracowano dwa projekty, dwoma metodami równocześnie!). Dopiero po tym ogłoszono, że inwestycja będzie przebiegać na zasadzie „zaprojektuj i zbuduj”, czyli wówczas kiedy Wykonawcy zapoznali się z charakterystyką gruntu i o sposobach budowy tunelu mogą decydować wyłącznie na własne ryzyko.

 Wracając do spraw przedmiotowego tunelu, pragnę zauważyć, że we wszystkich rozważanych wariatach przejść tunelu pod Świną otworem o średnicy 12,5 m) podane jest, że jego maksymalne zagłębienie wyniesie ok. 35,0 m od średniego położenia lustra wody w rzece, w tym również w preferowanym przejściu dla wariantu K1W1. Sugeruje to, że poziom wód gruntowych na całym rozważanym obszarze przyjęto jako identyczny i od głębokości ok. 20,0 m grunt jest już wystarczająco twardy, w którym można bezpiecznie drążyć tunel. Skąd ta pewność, jeśli nie przedstawiono żadnych wyników wierceń gruntu?

 W przypadku tunelu pod Martwą Wisłą w Gdańsku maksymalne zagłębienie tunelu wynosi 34,25 m poniżej lustra wody w rzece, ale podstawą do podjęcia decyzji o takim zagłębieni tunelu było posiadanie badań (wierceń kontrolnych gruntu) przedstawionych w postaci uogólnionego przekroju geotechnicznego, czyli układu poszczególnych warstw geologicznych w linii przebiegu tunelu. **Takiego dokumentu brak dla przejścia K1W1, a bez niego, zgodnie z polskim prawem budowlanym, niczego budować nie można**.

 **Brak** **danych o wynikach wierceń w tym rejonie nie pozwala na uznanie jakiejkolwiek głębokości za bezpieczną i można tylko wyrazić zdziwienie, że można było podejmować decyzje inwestycyjne dotyczące budowy tego tunelu, nie posiadając pewności bezpieczeństwa ich wykonania. Już sam ten fakt stanowi podstawę do wstrzymania rozpatrywania możliwości jego budowy metodą „drążenia”.**

 Według posiadanych informacji, z czasów, kiedy rozważano budowę mostu przez wyspę Mielino w Świnoujściu czyli w odległości ok. 2,5 kilometra od proponowanego przejścia K1W1, wstępne wiercenia wykazały, że stałego gruntu, dla posadowienia podpór mostu nie można było się doszukać nawet na głębokości do ok. 50,0 m. Nasuwa się podejrzenie, że być może, istnieją jakieś nieujawnione wyniki badań gruntu, ponieważ niektóre firmy ze Szczecina przygotowują się do oferowania wykonawcom tunelu mrożenia gruntu.

 Przy tylu „zatajeniach” zastosowanych w trakcie przygotowania budowy tego tunelu, nie można wykluczyć i tego. Inwestor (który powinien mieć wiedzę na ten temat) mógł uznać, że lepiej będzie dla niego, jeśli prawdę „odkryje” Wykonawca tunelu, bowiem wówczas będzie to obiektywny wynik badań (siła wyższa), a nie zaniedbanie przygotowania inwestycji.

 Jest oczywiste, że główną przyczyną forsowania metody „drążenia” jest dążenie do wykorzystania istniejącej już na polskim rynku wiertnicy, o średnicy 12,5 m, stosowanej przy budowie tunelu pod Martwą Wisłą w Gdańsku. Ale wówczas pojawia się pytanie dlaczego zrezygnowano z tunelu o średnicy ok. 10,0 m, preferowanej Etapie I „Studium” bez żadnego wyjaśnienia? A przecież jedna rura o średnicy 10,0 m także zapewniała dwupasmową jezdnię, natomiast rura o średnicy 12,5 m wymaga o ok. 30% więcej materiału obudowy.

 Brak jest też wyjaśnienia przyczyn rezygnacji z drugiej rury, przewidywanej w Etapie I Studium, co zapewniało tunelowi zgodność z wymaganiami Dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, a Autorzy Etapu II tegoż Studium samowolnie podjęli decyzję o „dwuetapowej” budowie drugiej nawy (rury) nie informując o terminie jej realizacji, ani o zapewnieniu środków finansowych na jej zbudowanie.

 Niezrozumiała jest też zmiana całkowitej długości tunelu z 2,5 km w Etapie I do 3,4 km w Etapie II , czyli o 900 m. Czy chodzi o zaliczenie do kosztów tunelu wydłużenia dojazdów do tunelu? To powinno być wyjaśnione. Również nie jest wyjaśnione dlaczego skrócono długość zakrytej jego części z 1575 m do 1440 m (o 135 m)? Można jedynie domniemać się, że chodziło o uniknięcie budowy, co 1000 m zatok awaryjnych dla samochodów w tunelach, o długości większej od 1500 m (punkt 2.5.1. wspomnianej wyżej Dyrektywy 2004/54/WE). Wyeliminowanie „zatok” niewątpliwie powoduje oszczędności kosztów budowy tunelu, ale łączy się z pogorszeniem bezpieczeństwo jego użytkowników.

 W efekcie, na moment zakończenia pierwszego etapu przetargu nie wiadomo jak w rzeczywistości ma ten tunel wyglądać jako obiekt budowlany i jak ma wypełniać swoje zadania w systemie funkcjonowania miasta i regionu i jak ma służyć jego mieszkańcom . Znane są tylko szkice i wiele hasłowych informacji bez wyjaśnienia ich istoty. A przecież wtedy już powinna być pełna jasność o jego rozplanowaniu wewnętrznym, oświetleniu, wentylacji wymiarach ciągów ewakuacyjnych, a także opis sposobu funkcjonowania tunelu w systemie komunikacji miejskiej i chociażby w układzie regionalnym.

 Aktualnie wiadomo tylko, że „ma być lepiej”, ale nie wiadomo nawet dla kogo. Czy dla mieszkańców, turystów Brak szerszej intakiej informacji oznacza, że Inwestor i Wykonawcy zajęci są układzi oraz skoordynowania go z komunikacją miejską i innymi komunikacj tak aby przyszli użytkownicy tunelu i sposobie funkcjonowaniu całoś awaryjnych dzie ciągów ciągów ygląd wnętrza rozplanowanie i podstawowe informacje odpisania kontranie jest wiadomo, jak tunel ma wyglądać w rzeczywiości

XXXXXXXXXXXXX

Wprowadzono taką zmianę bez żadnego uzasadnienia, a przecież zmianę, wbrew opinii i propozycjom tamtejszego środowiska technicznego i wbrew negatywnym doświadczeniom budowy w Polsce tuneli metodą „drążenia”, występującym w postaci zatopień i przecieków w trakcie ich budowy jak i w czasie eksploatacji, powodując wzrost kosztów (Warszawa – tunel pod Wisłą, Łódź – tunel pod miastem, prowadzący do dworca kolejowego, Gdańsk – tunel pod Martwą Wisłą).

 Jednak negatywne doświadczenia nie powstrzymują GDDKiA od popierania tej metody, także w odniesieniu do projektowanego tunelu w Świnoujściu. Aby przeforsować zastosowanie tej metody Inwestor, czyli Zarząd Miasta Świnoujście, przy poparciu (GDDKiA), wiedząc o przewadze technicznej i cenowej konkurencyjnej metody budowy tunelu metodą zatapiania elementów tunelu w dnie rzeki, podjął działanie prowadzące do jej zdyskredytowania. Temu celowi miało służyć wykonanie (na zlecenie Inwestore i GDDKiA) opracowań, t. zw. „Studia Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe” – Etap I i Etap II.

 Oba Etapy „Studium” mają przestawić nie tyle zalety techniczne, ekonomiczne i środowiskowe metody „drążenia” tunelu, a głównie mają służyć dyskwalifikacji metody „elementów” i wykazać jej nieprzydatność „w warunkach Świnoujścia” (Etap I Studium), formułowane wyłącznie przeciw metodzie „elementów”. Temu też ma służyć część „środowiskowa”, która zawiera same hasła pozbawione rzeczowego uzasadnienia. Natomiast w części dotyczącej zagadnienia „ekonomiczne” przewidywane koszty budowy tunelu, dotyczące metody „ elementów” zostały zawyżone prawie o 100% tak, aby były jak najbliżej kosztów budowy metodą „drążenia”. Jednak w praktyce okazało się, że oferowane obecnie koszty budowy tunelu „drążonego”, jednonawowego (jednorurowego), o dwóch pasmachrucu w przeciwnych kierunkach) jest o około 150% wyższe od propozycji dwunawowego tunelu (dwie nawy, połączone ze sobą wspólnym przejściem awaryjnym, po dwa dwupasma ruchu w każdym kierunku), wykonanego metodą „elementów”. Oznacza to, że w przypadku budowy dwunawowego tunelu metodą „drążenia”, jego koszt byłby około 3 razy wyższy niż dwunawowy ”segmentowy”. We wspomnianym wyżej „Studium” dziwi brak ustosunkowania się autorów tychże do zagadnienia okresu zwrotu kosztów tej inwestycji, który również musi być znacznie dłuższy niż w przypadku tunelu budowanego metodą elementów.

 Etap II Studium, to już rozważania o ewentualnych lokalizacjach połączeń obu brzegów Świny, którego zadaniem było potwierdzenie poprawności wyboru, przyjętej metody „drążenia” tunelu i hasłowym wykazaniu, że w dowolnym miejscu przebiegu przez Odrę taki tunel ma przewagę nad tunelem wykonywanym metodą „zatapianych elementów”.

 Natomiast wracając do „Studium” należy zauważyć, że pominięto w nim zagadnienia bezpieczeństwa tuneli drążonych pod zbiornikami wody, zarówno w tracie ich budowy jak i w eksploatacji. W odniesieniu do metody „elementów” trudno jest sformułować cokolwiek zagrażającego, widocznie dlatego temat „bezpieczeństwa” został pominięty przez autorów „Studiów”. Natomiast w rzeczywistości stanowi poważny problem dla metody „drążenia”, zwłaszcza w zastosowaniu do gruntów podmokłych, jakimi niewątpliwie są te, gdzie ma przebiegać tunel, czyli na przejściu proponowanym przez zwolenników tunelu drążonego, oznaczonym jako K1W1.

 **Z powyższego wynika, że ZMŚ I GDDKiA przekroczyły przepisy SIWZ** i **jest oczywiste, że uczyniło to w interesie zagranicznego dysponenta wiertnicy, starając się wymusić zastosowania techniki budowy przedmiotowego tunelu metodą TBM , niezależnie od tego, która firma wygra „przetarg” i z całkowitym pominięciem bezpieczeństwa budowy i kosztów eksploatacji obiektu.**

 A mówiąc otwartym tekstem, aktualnemu Inwestorowi chodziło o wyeliminowanie metody „zatapiania elementów tunelu” ponieważ była ona preferowana przez poprzedni Zarząd Miasta Świnoujścia, który chciał budować pod Świną tunel na wzór tego, zbudowanego w Rostoku dwunawowego metodą „zatapiania elementów tunelu”, pod rzeką Warnow, o takiej samej szerokości i o podobnej charakterystyce geotechnicznej otaczającej go gleby. Koszt budowy tego tunelu wyniósł 100 milionów Euro, a budowa trwała 3 lata (36 miesięcy). Dotyczy to tunelu o dwóch nawach, po dwa pasy ruchu w każdą stronę, w przeciwieństwie do proponowanego, w ramach wspomnianego wyżej „przetargu”, jednonawowego (jednorurowego), o dwóch pasmach ruchu, za cenę prawie dwukrotnie wyższą (ok. 750 mln PLN) i budowanego przez ponad 50 miesięcy, pod warunkiem, że nic się nie przydarzy w trakcie jego „drążenia”.