

Słowacy drażą tunel w Lalikach

Z inż. Štefanem Kovalčíkiem, dyrektorem Doprastav a.s. oddział w Polsce rozmawia Mariusz Karpiński-Rzepa

– Firma Doprastav a.s. nie jest jeszcze szeroko znana w Polsce, czym się zajmuje?

– Doprastav a.s. należy do najstarszych firm budowlanych na Słowacji. Specjalizuje się w budownictwie inżynierskim. W 1968 r. przedsiębiorstwo poszerzyło działalność o budowę autostrad, m.in. jako lider konsorcjum zbudowało autostradę od granicy z Czechami, przez Bratysławę, aż do miejscowości Svrepec w środkowej Słowacji.



– Kiedy Doprastav rozpoczął prace przy budowie tuneli na Słowacji?

– Budowa sieci autostrad na Słowacji stopniowo obejmowała regiony, w których przewidziano budowę tuneli w wielu miejscowościach. Doprastav, dążąc do poszerzenia oferty swoich usług, już w 1995 r. postanowił przygotować grupę własnych specjalistów do realizacji tego typu inwestycji. Z tego powodu uczestniczył w przetargu na rekonstrukcję tunelu kolejowego w Telgárt, który to przetarg wygrał. Budowa została ukończona w planowanym terminie w 1997 r.

W tym samym roku zwyciężył również w przetargu na budowę sztolni badawczej Višňové k. Žyliny, która jest najdłuższą budową tunelową na Słowacji. Długość sztolni wynosi 7480 m.b. w profilu 11,5 m², od strony portalu zachodniego posługiwano się klasyczną metodą drążenia NATM (Nowa Austriacka Metoda Tunelowa). Na długości 573 m.b. drążenie realizowano wznosząco z nachyleniem 0,50%, a następnie, w sposób opadający, z nachyleniem 2,27% na długości 2545 m.b. Od strony portalu wschodniego drążenie wykonywano przy pomocy drążącej maszyny tunelowej w całym profilu (TBM ATB 35 HA) ze średnicą głowicy drążącej 3,5 m. Ten odcinek został wydrążony od strony portalu Dubná

Skala wznosząco, z nachyleniem 2,27%, na długości 4362 m.b. Techniczną ciekawostką był napływ wody aż do 400 l/s. Ta sztolnia została przekształcona w tunel ewakuacyjny przyszłego tunelu autostradowego. Według *Národnej Dialničnej Spoločnosti* (państwowa spółka do budowy i eksploatacji autostrad na Słowacji) budowa tego tunelu rozpocznie się w najbliższej przyszłości.

– Jakże budowy tunelowe mają Państwo na swej liście referencyjnej?

– Doprastav niedawno połączył się z jedną z największych firm budowlanych w Czechach – Metrostavem a.s., działamy pod wspólnym znakiem DDM Group. Ta fuzja oznaczała dla Doprastav możliwość uczestniczenia w budowach ważnych tuneli, będących częścią rozbudowy metra w Pradze. Były to: metro IV C1 (realizacja w latach 2001–2002, długość 1200 m.b., profil drążenia 45 m²), metro IV C2 (realizacja w latach 2004–2005, długość 1600 m.b., profil drążenia 45 m²). Drążenie wykonywano w zabudowanych rejonach przy zastosowaniu metod technologicznych, które eliminują nadmierne odkształcenia i ograniczają wytwarzanie drgań i hałasu.

Na budowach w ciągu dróg Doprastav uczestniczył w budowach tuneli: Mrázovka (realizacja w latach 1999–2004,



Portal południowy tunelu w Lalikach

długość 1260 m.b.); Panenská (realizacja w latach 2003–2004, długość 2000 m.b.); sztolnia badawcza N514 Lochkov – Radotín (realizacja w latach 2003–2004, długość 770 m.b., profil 25 m²); sztolnia badawcza dla tunelu Dobrovského w Brnie (realizacja w 2002 r.). Można zatem powiedzieć, że w krótkim czasie firma Doprastav wyrosła na dużego gracza na rynku inżynierskim i bez problemów daje sobie radę z najtrudniejszymi budowlami tunelowymi.

– **Czy Doprastav wiąże swe plany z Polską?**

– Jesteśmy bardzo zadowoleni z tego, że wraz z firmą Bögl & Krýsl wygraliśmy przetarg na budowę drogi ekspresowej S69 Bielsko-Biała – Żywiec – Zwardoń, odcinek C2 Szare – Laliki km 40+475 do km 43+155,74, gdzie budujemy tunel Laliki. W przetargu postawiono duże wymagania, zwłaszcza w kwestii terminu budowy tego tunelu. Jestem jednak przekonany, że budowę zakończymy o czasie.

Naszym celem jest kontynuowanie działalności w Polsce. Już dziś mogę poinformować, że razem z naszym partnerem Polimeksem-Mostostalem SA Katowice, przygotowujemy się do budowy kolejnego etapu Drogowej Trasy Średnicowej „Zachód” – odcinek Z1 od km 11+100 do km 13+000 oraz odcinek Z2 od km 13+000 do km 15+800 w Zabrzu.

Uczestniczymy w kolejnych przetargach na budowę dróg i autostrad, przede wszystkim w województwach śląskim i małopolskim. Interesują nas bowiem głównie realizacje w przygranicznych rejonach Polski, blisko Słowacji. Mam nadzieję, że po zakończeniu budowy tunelu w Lalikach firma Doprastav będzie pomyślnie realizować na polskim rynku również inne przedsięwzięcia tunelowe.

– **Dziękuję za rozmowę.**



Tunel drogowy Mrazovka w Pradze



Mury oporowe na drodze szybkiego ruchu R1 w miejscowości Rudno – Żarnowica



Tunel kolejowy Hnevkov