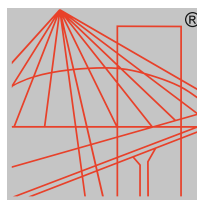


AKTUALNOŚCI

INFORMATOR KUJAWSKO-POMORSKIEJ OKRĘGOWEJ IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

nr 7-8/2025 [73-74] ISSN: 2657-4543


KUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

- Droga ekspresowa S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem to najważniejsza inwestycja drogowa w naszym województwie – mówi Sebastian Borowiak, dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy.

S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń pojedziemy w 2027 r.

Budowa drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz – Toruń to najważniejsza prowadzona obecnie inwestycja drogowa w regionie. Dwa największe miasta woj. kujawsko-pomorskiego zyskają łącznie 50 km szybkiego i bezpiecznego połączenia drogowego, które ułatwi z jednej strony dojazd do autostrady A1, a z drugiej dostęp do Portu Lotniczego w Bydgoszczy czy drogi S5. Jaki jest aktualny stan realizacji S10? Jaki jest termin oddania całej trasy?

Odcinek drogi ekspresowej S10 pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem znajduje się obecnie na etapie prac budowlanych. Będzie to bezpieczna i nowoczesna droga o dwóch jezdniach, po dwa pasy ruchu w obie strony z rezerwą pod budowę trzeciego pasa w przyszłości. Jest to najważniejsza inwestycja drogowa w naszym województwie. Budowa jest najbardziej zaawansowana na najdłuższym odcinku pomiędzy Solcem Kujawskim a węzłem Toruń Zachód. Tam mówimy o zaawansowaniu obejmującym już ponad 1/3 robót. Na odcinku Bydgoszcz Południe – Bydgoszcz Park Przemysłowy wraz z rozbudową DK25 jest to 1/5 zaawansowania prac, a na odcinku Bydgoszcz Park Przemysłowy – Solec Kujawski zaawansowanie jest kilkuprocentowe z racji rozpoczęcia robót od wakacji. W ramach pierwszego budowanego odcinka powstanie obejście Brzozy wraz z dwoma węzłami drogowymi.

W kwestii terminów: z powodu opóźnień w zakresie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w stosunku do pierwotnych założeń, możemy mówić o roku 2027 r. jako tym, w którym pojedziemy S10. Tym bardziej że jeszcze czekamy na ostatnią decyzję ZRID w kwestii 12-kilometrowego odcinka południowej obwodnicy Torunia. Wiele zależy od warunków pogodowych w czasie przerwy zimowej i tego, na ile wykonawcy będą w stanie nadgonić w tej chwili prace. Mamy rękę na pulsie i nieustannie mobilizujemy wykonawców do wyłączonej pracy, bo wiemy, jak bardzo kierowcy z naszego regionu i nie tylko czekają na tę drogę.



■ - Mamy rękę na pulsie i nieustannie mobilizujemy wykonawców do wyłączonej pracy, bo wiemy, jak bardzo kierowcy z naszego regionu i nie tylko czekają na tę drogę – mówi Sebastian Borowiak, dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy.

Z budową drogi ekspresowej S10 jest ściśle powiązana rozbudowa drogi krajowej nr 25, szczególnie na południe od Bydgoszczy. Obie inwestycje są realizowane równolegle i mają na celu stworzenie zintegrowanego układu komunikacyjnego, który usprawni ruch w aglomeracji bydgoskiej i poprawi połączenie Bydgoszczy z Toruniem. Proszę o informację, jak idą prace na tej inwestycji. Droga krajowa nr 25 jest systematycznie rozbudowywana i w najbliższych latach planujemy kolejne zadania, które doprowadzą do poprawy parametrów, w tym wzmocnienia nośności do 11,5 t./oś czy geometrii jezdni, by dostosować ją do parametrów klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego).

Latem rozpoczęliśmy rozbudowę 9,3-kilometrowego odcinka Obodowo (powiat sępoleński) – Mąkowsko (powiat bydgoski), która nie tylko diametralnie poprawi stan jezd-

ni, ale również wyprowadzi ruch z m. Dzielno. Inwestycja obejmuje wymianę i wzmocnienie nawierzchni. Droga będzie miała wydzielone pasy do skrętu w lewo, nowe chodniki, ścieżki rowerowe, zatoki autobusowe, a korektę przejazdów pionowych i poziomych. Mamy też umowę na zaprojektowanie 6-kilometrowego odcinka pomiędzy Sępólnem Krajeńskim a Kamieniem Krajeńskim. Wniosek o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID) planujemy złożyć w 2028 r., a przetarg na budowę i wykonanie robót przeprowadzić w latach 2029-2030. Odcinek DK25 Kamień Krajeński – Sępólno Krajeńskie powstanie dopiero po zakończeniu budowy obwodnicy Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego.

W lutym br. podpisaliśmy umowę na projekt

dokończenie na str. 2 ▶

i budowę obwodnicy Kamienia Krajeńskiego i Sępólna Krajeńskiego, które wyprowadzą ruch tranzytowy ze ścisłego centrum obu miast i poprawią warunki przejazdu z Bydgoszczy w kierunku Koszalina. Wnioski o ZRID dla obwodnicy planujemy złożyć odpowiednio w grudniu 2025 r. (obwodnica Kamienia Krajeńskiego) i lutym 2026 r. (obwodnica Sępólna Krajeńskiego). Trwa też procedura uzyskiwania decyzji środowiskowej dla obwodnicy Nowej Wsi Wielkiej.

Województwo kujawsko-pomorskie ma już w pełni ukończoną i oddaną do użytku część drogi ekspresowej S5, łączącą Bydgoszcz z Poznaniem i Wrocławiem. To jednak nie jest ostatnie słowo w tej sprawie.

Zasadnicza część budowy drogi ekspresowej S5 o łącznej długości przeszło 128 km w naszym województwie zakończyła się kilka lat

temu. To jednak rzeczywistość nie jest ostatnie nasze słowo w tej sprawie, ponieważ przed nami budowa dalszego połączenia drogi ekspresowej z Grudziądza do Ostródy. Po stronie naszego Oddziału GDDKiA będzie to około 45 km drogi z Sarnowa do granicy z województwem warmińsko-mazurskim w m. Mierzyn. Przygotowania rozpoczęły się jeszcze w 2021 r. od umowy na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES), którą zawarliśmy jeszcze w trakcie finiszu robót na budowie S5. Jeszcze w tym roku chcemy złożyć wniosek o wydanie decyzji środowiskowej. Droga powstanie planowo w latach 2031-33.

Jakie jeszcze inwestycje w województwie kujawsko-pomorskim są na finalnym etapie?

Ubiegły rok minął pod znakiem znacznego

zaawansowania prac przygotowawczych na wielu odcinkach, które powstaną w naszym regionie docelowo na przetomie obecnej i przyszłej dekady XXI w. Obecny rok 2025 to wiele inwestycji, które weszły w fazę realizacji, stąd nie możemy mówić o finiszu prac, a bardziej o znacznym rozszerzeniu skali robót obecnie realizowanych. O finiszu możemy aktualnie mówić w przypadku mniejszych zadań, takich jak budowa chodnika na DK10 w m. Zawady niedaleko Torunia. Mówiąc o ścieżkach dla pieszych, mamy w realizacji już odcinek Zielonczyn – Kruszyn (także DK10), w przetargu Elzanowo – Szychowo (DK15) oraz w przygotowaniu dwa zadania na trasie Włocławek – Fabianki (DK67). W zaawansowanym stadium są też roboty na budowę ronda w Mokrem na DK55 niedaleko Grudziądza.

Projekt i budowa drogi ekspresowej S10 Bydgoszcz – Toruń wraz z rozbudową DK 25 - informacje o inwestycji:



Droga ekspresowa S10 stanowi jedno z głównych połączeń drogowych Polski i jest elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W docelowym kształcie S10 łączy Szczecin, Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Płońsk, kończąc się na Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Tym samym w przyszłości będzie najszybszą drogą dojazdu ze Szczecina do Warszawy. Odcinek S10 Bydgoszcz – Toruń zlokalizowany jest w sercu województwa kujawsko-pomorskiego i łączy dwa największe jego miasta.

Parametry techniczne odcinka S10 Bydgoszcz - Toruń:

Długość projektowanego odcinka S10: **ok. 50 km**

Liczba pasów ruchu: **2x2 (docelowo 2x3)**

Szerokość pasa ruchu: **3,5 m**

Szerokość pasów awaryjnych: **2,5 m**

Prędkość projektowa – **120 km/h**

Korzyści bezpośrednie z powstania drogi ekspresowej S10 i DK25

Wyprowadzenie ruchu tranzytowego z obszarów miejskich poprzez budowę drogi ekspresowej i rozbudowę drogi krajowej jest korzystne dla obszarów miejskich, ponieważ ruch tranzytowy dezorganizuje i zakłóca życie mieszkańców. Powoduje bardzo znaczną uciążliwość dla mieszkańców w postaci wypadków, hałasu, spalin i wibracji. Nakładając się na ruch miejski prowadzi on do poważnego zatłoczenia ulic. Tranzyt przez miasto prowadzi do powstawania wąskich gardel na sieci dróg krajowych, zmniejszając przepustowość tej sieci. Poprowadzenie ruchu poprzez nowo wybudowaną drogę ekspresową S10 i rozbudowaną drogę krajową nr 25 pozwoli uzyskać znacznie większe korzyści dla użytkowników i środowiska niż pozostawienie ruchu na dotychczasowym przebiegu.

Zastosowanie ekranów akustycznych w celu zabezpieczenia terenów mieszkalnych narażonych na zwiększoną emisję hałasu powinno w znacznej części wyeliminować uciążliwości akustyczne spowodowane poprowadzeniem drogi ekspresowej i drogi krajowej.

Dla kierowców przejazd przez obwodnicę będzie korzystny ze względu na skrócenie czasu przejazdu i podniesienie bezpieczeństwa na drodze poprzez zmniejszenie liczby skrzyżowań i zlikwidowanie bezpośrednich wjazdów na drogę z pól i posesji.

Uspokojenie ruchu w miejscowościach podniesie komfort mieszkańców i zwiększy ich bezpieczeństwo.

Rozbudowa

DK25 ma 412 km długości – prowadzi przez pięć województw i łączy Pomorze Środkowe z aglomeracją wrocławską. W województwie kujawsko-pomorskim można zasadniczo podzielić ją na dwie części. Pierwsza od północy zaczyna się na granicy z województwem pomorskim w m. Zamarte i biegnie ok. 65 km do Tryszczyna, gdzie na węźle Bydgoszcz Opatówek ma wspólny ślad z drogą ekspresową S5 i S10 – tj. obwodnicą Bydgoszczy. Za węzłem Bydgoszcz Południe w m. Stryżek zaczyna się jej druga, ok. 72-kilometrowa część, prowadząca na południe m.in. obwodnicą Inowrocławia do gminy Jeziora Wielkie, za którą przekracza granicę z województwem wielkopolskim.

8 października na Politechnice Bydgoskiej odbyło się III seminarium naukowo-techniczne „Zagrożenia realizacji i utrzymania obiektów budowlanych”. Wydarzenie stworzyło możliwość wymiany doświadczeń pomiędzy specjalistami z branży geodezyjnej i budowlanej. Kujawsko-Pomorska Okręgowa Izba Inżynierów Budownictwa była współorganizatorem tego seminarium.

Zagrożenia realizacji i utrzymania obiektów budowlanych



■ W wydarzeniu uczestniczyło około 300 słuchaczy, w tym praktycy, naukowcy, studenci oraz uczniowie szkół technicznych.

fot. Ryszard Wszotek

Podczas seminarium zostały omówione najważniejsze wyzwania związane z bezpieczeństwem technicznym i nadzorem nad inwestycjami budowlanymi. Pierwsza część seminarium została poświęcona nowoczesnym rozwiązaniom geodezyjnym wspierającym nadzór i monitoring obiektów. Omówiono m.in.: planowane zmiany w Prawie geodezyjnym i kartograficznym, automatyczny geomonitoring, wyzwania przy modernizacji dróg miejskich, porównanie tradycyjnych i cyfrowych metod przygotowania projektów. Uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z nowatorskimi koncepcjami monitoringu, cyfrowymi narzędziami wspomagającymi projektowanie oraz analizą przykładowych problemów i rozwiązań wynikających z eksploatacji infrastruktury w regionie. W programie drugiej części seminarium znalazły się m.in.: analiza problemów eksploatacyjnych na przykładzie awarii Mostu Uniwersyteckiego w Bydgoszczy, strategiczne kierunki zagospodarowania przestrzennego, zagad-

nienia dotyczące infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i mostowej w regionie.

III seminarium naukowo-techniczne „Zagrożenia realizacji i utrzymania obiektów budowlanych” było skierowane do inżynierów budownictwa, geodetów, architektów, projektantów, wykonawców, pracowników administracji, naukowców oraz studentów zainteresowanych zagadnieniami bezpieczeństwa i nowoczesnych technologii w budownictwie. W wydarzeniu uczestniczyło około 300 słuchaczy, w tym praktycy, naukowcy, studenci oraz uczniowie szkół technicznych.

- Organizatorzy podkreślali konieczność interdyscyplinarnego podejścia do realizacji inwestycji budowlanych, zwracając uwagę na współpracę branży geodezyjnej i budowlanej - informuje dr inż. Jacek Sztubecki z Wydziału Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Bydgoskiej oraz Stowarzyszenia Geodetów Polskich Oddziału w Bydgoszczy. - Wśród wygłoszonych referatów szczególnie miejsce zajęły tematy zwią-

zane z zagrożeniami i problemami w realizacji oraz utrzymaniu obiektów budowlanych.

Janina Zaczek-Peplinska z Politechniki Warszawskiej omówiła geomonitoring, podkreślając jego rolę na każdym etapie realizacji inwestycji, a także po jej odbiorze, jako skuteczne narzędzie minimalizujące ryzyko awarii. Karol Sokołowski z firmy Kormost przedstawił szczegółową analizę awarii Mostu Uniwersyteckiego w Bydgoszczy, akcentując wyzwania techniczne i organizacyjne związane z naprawą obiektu. Agnieszka Łuczak z Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy przedstawiła unikatowy w skali kraju projekt zbiorników retencjonujących wodę deszczową, podkreślając jego znaczenie dla zarządzania zasobami wodnymi oraz bezpieczeństwa miasta. Monika Norkus z Zarządu Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy omówiła problemy geodezyjne pojawiające się podczas moder-

dokończenie na str. 4 ►



■ Organizatorzy podkreślali konieczność współpracy branży geodezyjnej i budowlanej przy realizacji procesu inwestycyjno-budowlanego. Od lewej: Stanisław Drzewiecki – prezes Miejskich Wodociągów i Kanalizacji w Bydgoszczy sp. z o.o., Renata Staszak – przewodnicząca Okręgowej Rady KUP OIIB, Sławomir Wnuk – wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia Geodetów Polskich – Oddziału w Bydgoszczy, Robert Cieszyński – Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Geodezyjnego i Kartograficznego.

fol. Ryszard Wszolek

nizacji dróg miejskich, zwracając uwagę na wyzwania związane z precyzją pomiarów oraz kompetencjami wykonawców.

Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Geodezyjnego i Kartograficznego Robert Cieszyński oraz prof. Małgorzata Krajewska – kierownik Katedry Geodezji, Gospodarki Przestrzennej i Nieruchomości Politechniki Bydgoskiej omówili najnowsze zmiany w regulacjach prawnych mające na celu usprawnienie geodezyjnej obsługi inwestycji oraz procesów planowania przestrzennego.

Wiceprezes Zarządu Stowarzyszenia Geodetów Polskich – Oddziału w Bydgoszczy Sławomir Wnuk zwrócił uwagę na potrzebę szerokiego wdrożenia technologii BIM w procesach realizacji inwestycji budowlanych, podkreślając jej znaczenie dla poprawy koordynacji i jakości wykonywanych prac. Z kolei prezes Zarządu Stowarzyszenia Geodetów Polskich – Oddziału w Bydgoszczy Bolesław Krystowczyk zaprezentował nietypowe zastosowania geodezji w utrzymaniu ruchu dużych zakładów przemysłowych.

Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego Marek Chorzępa wraz z Tomaszem Izajaszem zaprezentowali zagadnienia związane z utrzymaniem obiektów hydrotechnicznych Kanału Bydgoskiego.

- Na koniec seminarium odbył się panel dyskusyjny, który stworzył możliwość wymiany

doświadczeń pomiędzy specjalistami z branży geodezyjnej i budowlanej. Podkreślano, że efektywne przeciwdziałanie zagrożeniom w procesach inwestycyjnych wymaga ścisłej współpracy specjalistów różnych branż - informuje dr inż. Jacek Sztubecki.

[opracowano na podstawie komunikatu prasowego – autor dr inż. Jacek Sztubecki]



■ Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego Marek Chorzępa.

fol. Ryszard Wszolek

