



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TA5-eb-0701-2835/12

p. R. Rojek
SEKRETARIA T
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 10.07.12
nr 6070 podpis *[Signature]*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 9.07.12.

nr 3294 podpis *[Signature]*

Warszawa, dnia 10 lipca 2012 r.

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na oświadczenie Pana Senatora Jana Marii Jackowskiego przesłane za pośrednictwem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów pismem z dnia 11 czerwca 2012 r. sygn. akt DSPA-4813-447-(1)/12, w sprawie kosztów wybudowania obwodnicy Warszawy, przedstawiam poniżej informacje w przedmiotowej sprawie.

Podpisanie umowy na „Budowę drogi S-8 - Trasy Armii Krajowej od węzła „Konotopa” do węzła „Prymasa Tysiąclecia” od km 1+099,00 do km 11+477,07, o długości około 10,4 km nastąpiło w dniu 22 stycznia 2008 r. W dniu 18 lutego 2008 r. przekazano plac budowy, a 19 lutego 2008 r. rozpoczęto budowę przedmiotowej inwestycji. Pozwolenie na użytkowanie uzyskano w dniu 17 stycznia 2011 r. Trasa została dopuszczona do ruchu w dniu 19 stycznia 2011 r.

Zaakceptowany koszt robót na podstawie dostarczonego przez wykonawcę kosztorysu ofertowego oraz oferty wybranej w przetargu wyniósł 2 149 235 184,89 zł. Całkowity koszt inwestycji wyniósł (razem ze wszystkimi kosztami pośrednimi takimi jak koszt dokumentacji, wykup gruntów, koszty nadzoru itp.) 2 681 817 000 zł, z czego koszty budowy po całkowitym rozliczeniu wyniosły 2 393 784 300 zł. W związku z powyższym koszt 1 km wyniósł około 230 171 567 zł.

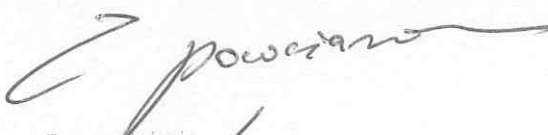
Wskazana powyżej kwota wynika z faktu, iż droga ekspresowa S8 na odcinku miasta stołecznego Warszawy przebiega przez tereny silnie zurbanizowane. Rezerwa terenu pod przyszłą drogę ekspresową - trasę Armii Krajowej została wydzielona w roku 1961 (BPRW Warszawa). Korytarz dla ww. trasy przebiegał przez niezabudowane tereny Warszawy i plan przewidywał przebieg drogi na poziomie terenu ewentualnie w płytkim wykopie. Na skutek licznych wydanych przez władze samorządowe (urzędy dzielnic) w latach 90 tych ubiegłego wieku i na początku wieku obecnego decyzji o pozwoleniu na budowę budynków mieszkaniowych (wzdłuż całej wydzielonej dla powyższej drogi rezerwy terenu), w związku z koniecznością ochrony akustycznej zabudowanych terenów przyległych, nie było możliwości poprowadzenia drogi wg pierwotnego założenia po poziomie terenu. Drogę zaprojektowano w wykopie o głębokości 5 m poniżej poziomu terenu. Z uwagi na uwarunkowania hydrogeologiczne niweleta drogi znalazła się poniżej poziomu wód

gruntowych, co wymusiło szereg kosztownych rozwiązań technicznych przeciwdziałających napływowi wód gruntowych do wykopu. W ramach tych zabezpieczeń wykonano 3.6 km ścian szczelinowych o głębokości ok. 20 m, poziomą przesłonę przeciwfiltracyjną pod płytą denną wykopu na (tzw. jet grouting) system przepompowni odprowadzających wody opadowe z wykopów itp. Wykonane w ramach inwestycji roboty zabezpieczające wykopy stanowiły około połowę kosztów inwestycji.

W ramach prowadzonej inwestycji w związku z przebiegiem drogi poprzez tereny silnie zurbanizowane należało usunąć dużą liczbę kolizji (energetycznych, ciepłowniczych, wodociągowych, gazowych itp.). Ponadto należało przebudować istniejące ulice miejskie (Księcia Janusza, Radiową, Powstańców Śląskich, Lazurową, Warszawską, Szeligowską, Sochaczewską). Wykonano 23 obiekty mostowe (kładki dla pieszych, wiadukty drogowe, autostradowe i kolejowe). Należało przebudować linie tramwajowe i bocznice kolejową do huty Lucchini.

W związku z powyższym stopień komplikacji i zakres prowadzonych prac siłą rzeczy musiał generować koszty niewspółmierne do kosztów ponoszonych przy budowie autostrad w terenach niezabudowanych bądź w słabo zurbanizowanych terenach pozamiejskich.

Dla porównania dodam, iż we Francji przy budowie autostrady A75 w okolicach miasta Millau za jeden odcinek przebiegający nad doliną rzeki Tarn, który miał długość tylko 2460 m, koszt budowy wyniósł 394 mln Euro (około 1,5 mld zł). Należy jednocześnie zaznaczyć, iż koszty inwestycji drogowych, należy każdorazowo rozpatrywać wraz z określonymi uwarunkowaniami.


Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU
BUDOWNICTWA I GOSPODARSTWA
Tadeusz Jarmuziński
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
- Biuro Ministra MTBiGM