



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

p.k. Bachanik
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 18.02.13
nr. 1415
podpis. *M*

KABINET MARSZAŁKA SENATU
Wpłynęło dn. 15.02.2013 r.
nr. 944
podpis. *Wojciech*

Warszawa, dnia 14 lutego 2013 r.

TA5DK – 0701 - 18084/13

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z dnia 16 stycznia 2013 r. znak BPS/043-25-958-MTBGM/13 przy którym przekazano oświadczenie senatora Przemysława Błaszczyka, złożone podczas 25 posiedzenia Senatu RP, dotyczące remontu dróg krajowych nr 1 Zgierz – Łęczycza oraz nr 60 Topola Królewska - Kutno, uprzejmie przedstawiam informacje w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 20 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) do zarządcy drogi (w przypadku dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad) należy m.in.: utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą, przeprowadzanie okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich oraz przepraw promowych, ze szczególnym uwzględnieniem ich wpływu na stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, wykonywanie robót interwencyjnych oraz robót utrzymaniowych i zabezpieczających.

Na podstawie art. 3 ust. 1 - 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zm.) zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez ministra właściwego do spraw transportu za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w odniesieniu do dróg krajowych.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach ściśle określonych środków finansowych (zapisanych w ustawie budżetowej na dany rok) podejmuje działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa użytkowników dróg. Podejmuje działania zmierzające do wybudowania i utrzymania sieci dróg krajowych o najwyższym standardzie w możliwie najkrótszych terminach, jednakże ze względu na ograniczenia finansowe nie wszystkie inwestycje mogą być realizowane w bieżącej perspektywie finansowej.

Potrzeby dotyczące działań, których podstawowym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały zebrane i ustalone według hierarchii ważności w „Planie działań na sieci drogowej”. Plan zawiera zadania z zakresu remontów, przebudów i

rozbudów dróg. Zadania w Planie zostały uporządkowane w ściśle ustalonej kolejności, według matematycznego algorytmu, który poprzez nadanie zadaniom wartości punktowej, wskazuje pilność ich wykonania. Algorytm bierze pod uwagę wyniki badań stanu nawierzchni, wielkość i strukturę ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem udziału samochodów ciężarowych, parametry drogi, wskaźniki liczby zabitych i rannych. Przyjęte kryteria pozwalają na efektywne wykorzystanie ograniczonych środków finansowych i umożliwiają podejmowanie działań, w pierwszej kolejności na odcinkach dróg stwarzających największe zagrożenie bezpieczeństwa dla użytkowników.

Rozpoczęcie prac przygotowawczych w zakresie opracowania dokumentacji i nabywania nieruchomości dla zadań obejmujących remont drogi krajowej nr 1 na odcinku Zgierz – Łęczyca oraz drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska - Kutno, a następnie rozpoczęcie ich realizacji jest możliwe jedynie po uzyskaniu przez GDDKiA zapewnienia finansowania ww. inwestycji, co jest zależne od środków finansowych pozostających do dyspozycji GDDKiA w skali całego kraju.

Odnosząc się do problematyki wykorzystywania dróg lokalnych na potrzeby budowy autostrad A1 i A2 należy wskazać, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ramach kontraktów podpisywanych z wykonawcami robót budowlanych zobowiązuje wykonawców do zawierania odpowiednich umów lub porozumień z władzami samorządowymi, w sytuacjach gdy chcą korzystać z dróg lokalnych, regulujących kwestie ewentualnego uszkodzenia bądź zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, spowodowanego ruchem pojazdów będących na wyposażeniu konkretnego wykonawcy lub jego podwykonawcy. Na ich podstawie na wykonawcach spoczywa obowiązek niezwłocznego naprawienia uszkodzeń zapewniający odpowiednie bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Jednocześnie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej podkreśla, że ochrona dróg przed przedwczesnym zniszczeniem jest niezwykle istotnym zadaniem każdego zarządcy drogi. Zarządcy dróg poszczególnych kategorii, dokonując okresowych kontroli stanu dróg i drogowych obiektów inżynierskich, posiadają dokładną wiedzę w kwestii ich stanu technicznego. W myśl obowiązujących przepisów prawa istnieje możliwość wprowadzenia takiej organizacji ruchu na drogach, która nie będzie powodowała niszczenia dróg przez pojazdy ciężkie i uchroni drogi będące w złym stanie technicznym od dalszej degradacji.

Wskazać należy, że zgodnie z art. 39 ust. 1 *ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych* (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115 z późn. zm.) zabrania się dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości oraz zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego. W szczególności zabrania się m.in. włączenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi, poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych oraz niszczenia rowów, skarp, nasypów i wykopów oraz samowolnego rozkopywania drogi. Zatem korzystający z dróg publicznych są obowiązani do takiego użytkowania drogi, aby nie dokonywać w pasie drogowym czynności, które by ją niszczyły.

Jednocześnie od dnia 19 października 2012 r. weszła w życie *ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw*. Przepisy tej ustawy zawierają zmiany w zakresie wydawania zezwoleń na przejazdy pojazdów nienormatywnych. Przewidują m.in. wydawanie przez właściwego zarządcę drogi czasowych zezwoleń na ruch po drogach gminnych, powiatowych lub wojewódzkich wskazanych w zezwoleniu pojazdów nienormatywnych o naciskach osi nieprzekraczających

wielkości przewidzianych dla dróg o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi napędowej do 11,5 t (ale których wymiary i rzeczywista masa całkowita nie jest większa od dopuszczalnej). Zezwolenie kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i ze wskazanego w zezwoleniu miejsca i uprawnia do ruchu po drodze wskazanej w zezwoleniu. Opłaty za wydanie takiego zezwolenia stanowią przychód właściwego samorządu terytorialnego.

Normatywne wymiary pojazdów (długość, szerokość i wysokość) oraz masa i naciski osi określone zostały w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32 poz. 262 z późn. zm.). Zaś dopuszczalne naciski osi pojazdów dla konkretnych dróg są określone w ustawie o drogach publicznych i aktach wykonawczych do tej ustawy.

Jednocześnie chciałbym zaznaczyć, że kwestia realizacji kontraktów na budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz związane z tym wykorzystywanie sieci dróg lokalnych na potrzeby kontraktów stanowią przedmiot zainteresowania i analiz resortu transportu. W roku ubiegłym ówczesny resort infrastruktury wystąpił z propozycją na rok 2012 do Ministra Finansów, aby w związku z intensywnie realizowanym Programem Budowy Dróg Krajowych, zadania związane z przebudową dróg uszkodzonych w związku z budową lub przebudową dróg krajowych, dofinansować z ww. rezerwy subwencji ogólnej. Przedstawiona propozycja nie została zaakceptowana przez resort finansów z uwagi na zapis w art. 20 w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, iż to zarządca drogi zobowiązany jest do przeciwdziałania niszczeniu dróg przez ich użytkowników.

Reasumując należy wyjaśnić, iż wykonawcy robót drogowych powinni wykonywać swoje obowiązki z poszanowaniem i zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Zatem również z w/w przepisami o poruszaniu się po drogach publicznych pojazdów nienormatywnych jak i zakazem dokonywania w pasie drogowym czynności, które mogłyby powodować niszczenie lub uszkodzenie drogi i jej urządzeń albo zmniejszenie jej trwałości.

Odnosząc się do rozwiązań i instrumentów określonych w ramach Narodowego Programu Odbudowy Dróg Lokalnych chciałbym wskazać, że zgodnie z uchwałą Rady Ministrów nr 174/2011 z dnia 6 września 2011 r. ustanawiającą Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych – Etap II Bezpieczeństwo – Dostępność – Rozwój, podmiotami odpowiedzialnymi za jego realizację są: minister właściwy ds. administracji publicznej oraz wojewodowie. W związku z powyższym wszelkie wnioski i postulaty w przedmiotowej kwestii powinny być kierowane do właściwego rzeczowo resortu.


Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ
Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:
Biuro Ministra, MTBiGM