



GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 04.03.2013r

nr. 945 podpis. Włóci

**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 18.02.2013r.

GDDKiA-BGD-WP-mh-070-10-1/2013

R. Różycki W. Dobrowolski  
SEKRETARIA T  
Biura Prac Senackich  
wpłynęło dn. 5.03.13  
nr. 1753 podpis. Włóci

**Pan**

**Bogdan Borusewicz**

**Marszałek Senatu**

**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

W odpowiedzi na przekazane przy piśmie znak: BPS/043-25-958-GDDKA/13 z dnia 16 stycznia 2013 r., które wpłynęło w dniu 18 stycznia 2013 r. - oświadczenie Pana Senatora Przemysława Błaszczyka złożone podczas 25. posiedzenia Senatu RP w dniu 9 stycznia 2013 r., dotyczące konieczności poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez remont i przebudowę drogi krajowej nr 1 na odcinku Zgierz - Łęczyca, drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska - Kutno oraz odbudowę dróg lokalnych wykorzystywanych w trakcie budowy autostrady A2 i A1 Stryków - Kowal, poniżej uprzejmie przedstawiam wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Uprzejmie informuję, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) w miarę udostępniania środków finansowych 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. Wydatkowanie środków na budowę sieci dróg krajowych następuje jedynie dla zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 - 2015 przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r.

Zapisy Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 z dnia 25 stycznia 2011 r. określają limity finansowe przeznaczone na inwestycje na sieci dróg w całym kraju i są dalece niewystarczające aby zrealizować wszystkie zadania, nawet bardzo istotne z punktu widzenia uwarunkowań regionalnych.

Ograniczone możliwości finansowania całego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2015 r., spowodowały konieczność dokonania w ww. Programie podziału inwestycji na takie, które będą realizowane w pierwszej kolejności (załącznik Nr 1 ww. Programu) ze względu między innymi na: zaawansowanie procesu przygotowania inwestycji

do realizacji, wskaźniki średniodobowego ruchu pojazdów oraz istotność inwestycji z punktu widzenia całej sieci dróg krajowych.

Następna grupa inwestycji, będących wynikiem dokonania podziału w oparciu o ww. kryteria to zadania, które mogą być zrealizowane do 2013 r., o ile będzie można uzyskać dodatkowe finansowanie dla tych inwestycji drogowych tj. załącznik Nr 1a oraz przeznaczone do realizacji po 2013 r. tj. załącznik Nr 2.

GDDKiA jest świadoma konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych i podejmuje, w miarę posiadanych środków, działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Potrzeby dotyczące działań, których podstawowym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego zostały zebrane i ustalone według hierarchii ważności w „Planie działań na sieci drogowej”, „Programie Redukcji Ofiar Śmiertelnych” oraz „Programie budowy chodników”. Kolejność realizacji wszystkich zadań w skali całego kraju została ustalona według ściśle określonych kryteriów, którymi są: liczba zabitych, liczba rannych oraz średni dobowy ruch na danym odcinku drogi. Tak sklasyfikowane zadania pozwalają na podejmowanie działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego w tych miejscach i na tych odcinkach dróg krajowych, na których ten problem jest największy.

GDDKiA podziela opinię w sprawie konieczności realizowania inwestycji wymienionych w przedmiotowym wniosku, jednakże budowa wymienionych zadań jest uzależniona od wysokości dostępnych środków finansowych oraz oceny istotności danego zadania z punktu widzenia całej sieci dróg krajowych. Limity finansowe przeznaczone na inwestycje na sieci dróg w całym kraju są dalece niewystarczające aby zrealizować wszystkie zadania.

Odnosząc się do pierwszej kwestii poruszonej przez Pana Senatora Przemysława Błaszczyka, a dotyczącej stanu drogi krajowej nr 1 na odcinku Zgierz – Łęczyca, uprzejmie informuję, iż droga krajowa nr 1 na odcinku od m. Łęczyca do m. Sierpów (tj. od km 314+707 do km 316+961) w latach 2006 – 2008 została przebudowana. W związku z powyższym na przedmiotowym odcinku przewidywane jest wykonywanie remontów nawierzchni po dokonaniu analizy stanu technicznego i weryfikacji uzyskanych wyników pod kątem oceny kwalifikacji zadania do ww. Programów, o których mowa powyżej.

Kolejne odcinki drogi krajowej nr 1 w m. Łęczyca (od km 311+617 do km 314+707) oraz na odcinku od m. Sierpów do m. Emilia (tj. od km 316+961 do km 333+451) zostały ujęte w załączniku 2 do przyjętego uchwałą Rady Ministrów Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 jako możliwe do rozpoczęcia po roku 2013. W ramach ww. inwestycji opracowano dokumentacje projektowe, trwa wypłata odszkodowań na grunty przejęte na mocy decyzji lokalizacyjnych. Termin rozpoczęcia fazy realizacji jest natomiast uzależniony od uzyskania zapewnienia finansowania

ww. zadań. Do czasu pojawienia się możliwości rozpoczęcia przedmiotowych inwestycji przewiduje się wykonywanie remontów cząstkowych nawierzchni w zależności od stwierdzonych potrzeb. W 2012 r. wykonano remont ww. drogi na odc. od km 311+620 do km 312+250.

W odpowiedzi na drugie pytanie zawarte w ww. oświadczeniu, a dotyczące stanu drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno, uprzejmie informuję, iż ze względu na limity finansowe i konieczność realizacji najpilniejszych zadań, o czym mowa w pierwszej części przedmiotowego pisma, Oddział GDDKiA w Łodzi nie przewiduje w obecnej perspektywie finansowej możliwości przebudowy drogi krajowej nr 60 na wskazanym przez Pana Senatora odcinku. Przedmiotowe zadanie nie posiada dokumentacji projektowej oraz zabezpieczenia finansowego na realizację. W ramach posiadanych środków Oddział GDDKiA w Łodzi podejmuje i będzie podejmować działania mające na celu utrzymanie drogi w należytym stanie. W 2009 r. Oddział GDDKiA w Łodzi przeprowadził remont nawierzchni na przedmiotowym odcinku drogi, z kolei w roku bieżącym przewidywane są do realizacji prace mające na celu uzupełnienie zaniżonych poboczy.

Jednocześnie pragniemy podkreślić, iż Oddział GDDKiA w Łodzi dąży do podejmowania możliwie najbardziej efektywnych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu w odniesieniu do środków pozostających w dyspozycji Oddziału. W ciągu ostatnich 5 lat, począwszy od roku 2008 na zadania ukierunkowane na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego wydatkowano kwotę w wysokości 97,3 mln zł. Środki te zostały przeznaczone między innymi na następujące prace:

- 1) wykonanie ciągłych linii krawędziowych na drodze krajowej nr 1;
- 2) budowa chodników, azyli i znaków aktywnych na drodze krajowej nr 2;
- 3) budowa ciągów pieszych i pieszo-rowerowych m.in.:
  - a) w ciągu drogi krajowej nr 8 w m. Rusiec,
  - b) w ciągu drogi krajowej nr 12 w m. Mniszków,
  - c) w ciągu drogi krajowej nr 54 w m. Gaszyn,
  - d) w ciągu drogi krajowej nr 71 w m. Sosnowiec,
  - e) w ciągu drogi krajowej nr 72 w m. Złota;
- 4) przebudowa skrzyżowań:
- 5) na drodze krajowej nr 8 w Wieruszowie,
- 6) na drodze krajowej nr 14 w Łowiczu,
- 7) na drodze krajowej nr 72 w Poddębicach;
- 8) budowa sygnalizacji świetlnych:
- 9) na drodze krajowej nr 14 w m. Złoczew i w m. Jamno,
- 10) na drodze krajowej nr 12 w m. Błaszki;
- 11) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na odcinkach dróg krajowych:

- a) droga krajowa nr 1 odc. Piotrków Trybunalski – Radomsko,
  - b) droga krajowa nr 12 odc. Błaszki – Słomków Mokry,
  - c) droga krajowa nr 12 odc. Sieradz – Woźniki,
  - d) droga krajowa nr 14 m. Sieradz
  - e) droga krajowa nr 14 odc. Próba – Złoczew,
  - f) droga krajowa nr 42 Pajęczno – Nowa Brzeźnica
  - g) droga krajowa nr 71 odc. Zgierz – Aleksandrów Łódzki;
- 12) korekta oznakowania poziomego na drogach krajowych,
- 13) budowa wysp dzielących, zatok autobusowych, azyli itp. na drodze krajowej nr 12.

W nawiązaniu do ostatniego zagadnienia, o którym mowa w oświadczeniu Pana Senatora Przemysła Błaszczyka, dotyczącego stanu dróg lokalnych wykorzystywanych w trakcie budowy autostrady A2 i A1 Stryków – Kowal, uprzejmie informuję, iż GDDKiA dysponuje wyłącznie środkami na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i ochronę dróg, które zgodnie z ustawą o drogach publicznych, leżą w jej zarządzie i nie może ich wydatkować w sposób z nią niezgodny. Sprawy finansowania poszczególnych kategorii dróg zostały określone w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Nr 267, poz. 2251 z późn. zmianami), zgodnie z którym zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg oraz zarządzania nimi finansowane są przez samorządy województwa w odniesieniu do dróg wojewódzkich, oraz samorządy powiatowe w odniesieniu do dróg powiatowych.

Na etapie postępowania przetargowego GDDKiA wskazuje, że jeżeli wykonawca będzie wykorzystywał do transportu drogi lokalne, to w przypadku roszczeń odszkodowawczych za zniszczenie tych dróg, zobowiązany będzie do ich naprawy na własny koszt. W dokumentach kontraktowych widnieją również zapisy, iż w zakresie dostępu do placu budowy z wykorzystaniem dróg publicznych, wykonawcy zobligowani są do wykonania inwentaryzacji, tzw. „przeглядów zerowych” z opisem stanu technicznego dróg przewidywanych do transportu, sporządzenia dokumentacji fotograficznej oraz spisania protokołu z administratorem, w zakresie ustalenia sposobu korzystania z uzgodnionych dróg. Praktyką wykonawców jest zawieranie porozumień z zarządcami dróg niższych kategorii, które regulują zasady korzystania z tychże dróg.

Z uwagi na powyższe informuję, iż ewentualne roszczenia samorządów za zniszczenie dróg lokalnych, powiatowych, gminnych lub wojewódzkich powinny być kierowane bezpośrednio do wykonawców - w zakresie szkód, za które są odpowiedzialni. Każda z przedmiotowych spraw po jej zgłoszeniu będzie rozpatrywana indywidualnie - pod kątem oceny stanu faktycznego i prawnego, którego ustalenie jest niezbędne do ustalenia podstaw prawnych wnoszonych roszczeń oraz wskazania podmiotów odpowiedzialnych za ich pokrycie wraz z ustaleniem trybu postępowania, mającego na celu zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.

Ponadto w sytuacji odcinków, o których mowa w ww. oświadczeniu, w kontraktach realizowanych na podstawie FIDIC (Warunków Kontraktowych opracowanych przez Międzynarodową Federację Inżynierów Konsultantów, FIDIC, zawierającą opisy standardów w zakresie przygotowania i prowadzenia inwestycji, oraz wzorce umów i zapisów umownych) - istnieją zapisy mówiące o obowiązkach spoczywających na Wykonawcach w zakresie utrzymania dróg prowadzących do placu budowy, w zakresie określonym w stosownych Porozumieniach zawieranych pomiędzy Wykonawcą a lokalnymi zarządcami dróg.

Dokumenty przedkładane przez Wykonawców poszczególnych odcinków realizacyjnych autostrady A1 na odcinku od granicy województwa kujawsko-pomorskiego do m. Stryków świadczą o wypełnianiu przez nich zobowiązań, wynikających z ww. porozumień. Jedynie w przypadku Wykonawcy odcinka Sójki – Kotliska, który znajduje się w upadłości likwidacyjnej, nie doszło do wywiązania się z zapisów podpisanych wcześniej umów. W tym przypadku roszczenia samorządów powinny być składane do syndyka masy upadłościowej firmy Poldim S.A.

W przypadku autostrady A2 należy zauważyć, iż zmiana Głównego Wykonawcy nastąpiła w ramach odcinka A. W przypadku odcinka B pojawiły się jedynie uwagi dotyczące drogi powiatowej, prowadzącej do komercyjnej wytwórni betonów. W związku z faktem, iż korzystali z niej w tym czasie różni odbiorcy, Wykonawca nie poczuwa się do odpowiedzialności w tym zakresie.

Chińskie konsorcjum COVEC było w pierwszej fazie Wykonawcą odcinka A. Korzystało ono w dużej mierze z transportu oferowanego przez lokalnych przedsiębiorców, których jednocześnie nie potrafiło zdyscyplinować do poruszania się po wyznaczonych trasach do budowy. Ze względu na stwierdzone duże zniszczenia na drogach powiatowych i gminnych, Wykonawca zawarł porozumienia z zarządcami dróg jednakże ostatecznie się z nich nie wywiązał. Eurovia, która przejęła przedmiotowy odcinek realizacyjny, dysponowała własnym zdyscyplinowanym transportem. Wykonawca oprócz własnej sieci dróg serwisowych korzystał z drogi wojewódzkiej nr 704 i z dróg powiatowych (w ramach zawartych porozumień). Nie odnotowano w tym zakresie skarg od poszczególnych zarządców dróg.

Mając powyższe na uwadze, uprzejmie informuję, iż problem zniszczeń dróg lokalnych dotyczy obecnie firm, które w trakcie inwestycji przestały pełnić rolę Wykonawcy. Należy jednak zauważyć, iż GDDKiA nie była stroną w podpisanych przez nie porozumieniach z samorządami. W związku z powyższym brak jest podstawy do ponoszenia przez GDDKiA kosztów remontów tych dróg.

2 *podkreślenie*

GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
Z up. *Tomasa Jędrzejch*  
Z-ca Generalnego Dyrektora

5