

Niszczenie dróg lokalnych podczas budowy autostrad i dróg ekspresowych

Panel ekspertów, Delegatura NIK w Poznaniu
6 marca 2015 r.

Tomasz Orłowski
Polski Kongres Drogowy
p. o. Dyrektor Biura



Co mówi ustawa?

©Kancelaria Sejmu

s. 1/67

Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60

USTAWA

z dnia 21 marca 1985 r.

o drogach publicznych¹⁾

Opracowano na
podstawie: t.j.
Dz. U. z 2013 r.
poz. 260, 843,
1446, 1543, z
2014 r. poz. 659,
1310.



Art. 39. 1. 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:

- 1) lokalizacji obiektów budowlanych, umieszczania urządzeń, przedmiotów i materiałów niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego;
- 2) włóczenia po drogach oraz porzucania na nich przedmiotów lub używania pojazdów niszczących nawierzchnię drogi;
- 3) poruszania się po drogach pojazdów nienormatywnych bez wymaganego zezwolenia lub w sposób niezgodny z przepisami ruchu drogowego;
- (...)
- 7) niszczenia rowów, skarp, nasypów i wykopów oraz samowolnego rozkopywania drogi;



Specyfikacje GDDKiA określają obowiązki wykonawcy

**SPECYFIKACJA TECHNICZNA WYKONANIA
I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH**

D-M-00.00.00

WYMAGANIA OGÓLNE



Specyfikacje GDDKiA określają obowiązki wykonawcy

Wykonawca we własnym zakresie opracuje:

(...)

- Plan zabezpieczenia dowozu materiałów budowlanych po istniejącej sieci dróg oraz ewentualnych dróg technologicznych,
- Projekty organizacji ruchu na czas budowy z uwzględnieniem dróg poprzecznych, objazdów i dróg wewnętrznych (oznakowanie robót prowadzonych w pasie drogowym zgodnie z Zarządzeniem Nr 75 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30.07.2010 r),
- Projekty objazdów tymczasowych,

(...)



Specyfikacje GDDKiA określają obowiązki wykonawcy

Przed przystąpieniem do robót Wykonawca przedstawi Inżynierowi zatwierdzony przez właściwy organ zarządzający ruchem oraz zaopiniowany przez odpowiedni zarząd dróg i Policję projekt organizacji ruchu i zabezpieczenia Robót w okresie trwania budowy.

W zależności od potrzeb i postępu Robót, projekt organizacji ruchu musi być na bieżąco aktualizowany przez Wykonawcę. Wykonawca winien uzyskać od władz wszelkie niezbędne pozwolenia. Każda zmiana, w stosunku do zatwierdzonego projektu organizacji ruchu, wymaga każdorazowo ponownego zatwierdzenia projektu przez organ zarządzania ruchem drogowym i przedstawiona do wiadomości Inżyniera.



1.5.8. Ochrona własności publicznej i prywatnej

Przed rozpoczęciem robót budowlanych Wykonawca sporządzi dokumentację stanu technicznego istniejących dróg publicznych i wewnętrznych, znajdujących się w najbliższym otoczeniu inwestycji oraz w dalszej odległości, wykorzystywanych do ciężkiego transportu Wykonawcy. Dane inwentaryzacyjne zawarte w dokumentacji Wykonawca potwierdzi u zarządcy drogi (w przypadku dróg wewnętrznych u zarządcy terenu lub właściciela) za zgodne ze stanem faktycznym w danym dniu i zgłosi ten fakt do właściwych władz samorządowych. Nieodłączną częścią tej dokumentacji będą zdjęcia, skatalogowane w sposób nie budzący wątpliwości, co do momentu ich wykonania oraz obiektu, który dokumentują. Wykonawca będzie mógł transportować materiały i wyposażenie na i z terenu budowy wyłącznie po drogach, których stan został zinwentaryzowany w w/w sposób i potwierdzony u Zarządcy drogi (w przypadku dróg wewnętrznych u zarządcy terenu lub właściciela).

W przypadku ewentualnych roszczeń odszkodowawczych za zniszczenie dróg przez transport budowy Wykonawca jest zobowiązany do ich naprawy na własny koszt. Koszt ten nie podlega odrębnej zapłacie i przyjmuje się, że jest włączony w cenę kontraktową w ramach poszczególnych pozycji kosztorysu. Wykonawca, w ramach dokumentów odbiorowych, przedłoży zamawiającemu zestawienie ewentualnych roszczeń wraz z opisem ich załatwienia i całością prowadzonej korespondencji.



1.5.9. Ograniczenie obciążeń osi pojazdów

Wykonawca będzie stosować się do ustawowych ograniczeń nacisków osi na drogach publicznych przy transporcie materiałów i wyposażenia na i z terenu robót. Wykonawca uzyska wszelkie niezbędne zezwolenia i uzgodnienia od właściwych władz co do przewozu nietypowych wagowo ładunków (ponadnormatywnych) i o każdym takim przewozie będzie powiadamiał Inżyniera. Inżynier może polecić, aby pojazdy nie spełniające tych warunków zostały usunięte z terenu budowy. Pojazdy powodujące nadmierne obciążenie osiowe nie będą dopuszczone na świeżo ukończony fragment budowy w obrębie terenu budowy i Wykonawca będzie odpowiadał za naprawę wszelkich robót w ten sposób uszkodzonych, zgodnie z poleceniami Inżyniera. Wykonawca poniesie wszelkie koszty związane z naprawami dróg publicznych, które zostały uszkodzone przez transport Wykonawcy.



Jeśli jest tak dobrze, to...?



WOJEWÓDZTWO
MAŁOPOLSKIE

ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH
w KRAKOWIE

Kraków, 06.07.2011r.

ZDW/PW/2011/...../DU-1/ZG
Znak sprawy: ZDW-DU-1-610-10/10-11

Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
Oddział w Rzeszowie
ul. Legionów 20
35-959 Rzeszów

dotyczy: budowy odcinka autostrady A- 4 Węzeł Krzyż – granica województwa




Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie ma 12 segregatorów pism, kierowanych do wykonawców odcinków autostrady A4 i do 2 Oddziałów GDDKiA: w Krakowie i Rzeszowie (...) zwraca się z prośbą o skuteczne wyegzekwowanie od Konsorcjum Heilit+Woerner Budowlana Sp. z o.o. spełnienia podstawowego obowiązku wynikającego ze Specyfikacji Technicznej dotyczącego korzystania z dróg wojewódzkich przy realizacji w/w odcinka autostrady (...).

(...) nie została wykonana inwentaryzacja budynków znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie dróg wojewódzkich, po których dokonywane są wzmożone przewozy materiałów na budowę autostrady A4 przez pojazdy wysokotonażowe. Konsorcjum Heilit+Woerner stwierdza, że inwentaryzacja budynków dotyczy tylko pasa autostradowego. (...) Wykonawca nie podjął żadnej próby rozwiązania wyżej omówionego problemu, a tym samym podpisania stosownego porozumienia w sprawie współdziałania przy usuwaniu szkód mogących powstać w związku z prowadzeniem wzmożonego ruchu pojazdów wysokotonażowych na drogach wojewódzkich nr 964, 973 i 975



W lutym 2011 r. ZDW Kraków wystąpił do GDDKiA Oddział w Rzeszowie z zapytaniem:

- Czy Wykonawca budowy autostrady A4 na odcinku Węzeł Krzyż w kierunku na wschód Polski, realizując w/w odcinek autostrady, będzie lub korzysta z dróg lokalnych, w tym z drogi wojewódzkiej nr 984 na odcinku od m. Lisia Góra do granicy województwa ?
- Czy Wykonawca został zobowiązany zgodnie z warunkami Kontraktu do powiadomienia zarządców tych dróg o ustalenia współdziałania przy usuwaniu szkód mogących powstać w związku z prowadzeniem wzmożonego ruchu pojazdów wysokotonażowych?
- Czy Wykonawca tego odcinka autostrady ma zawarte porozumienia z innymi zarządcami dróg?
- o podanie danych Wykonawcy, który realizuje w/w odcinek autostrady.



GDDKiA Oddział w Rzeszowie w odpowiedzi poinformował ZDW Kraków, że Wykonawcą budowy autostrady A4 na odc. węzeł Krzyż – węzeł Dębica Pustynia jest Konsorcjum firm: SIAC CONSTRUCTION LTD z Irlandii oraz APRIVIA S.A, HYDROBUDOWA POLSKA S.A. i tam należy bezpośrednio uzyskać informacje o zamiarach korzystania z drogi wojewódzkiej nr 984.

GDDKiA stwierdziła jednocześnie, że zgodnie z zapisami kontraktu przed uruchomieniem transportu budowy, Wykonawca jest zobowiązany do:

- wykonania inwentaryzacji „przeгляdu zerowego z opisem stanu technicznego dróg przewidywanych do transportu,
- wykonania dokumentacji fotograficznej,
- spisania protokołu z administratorem, którego treścią będą ustalenia dotyczące sposobu korzystania z uzgodnionych dróg.

Dalej Oddział w Rzeszowie poinformował, że Wykonawca będzie mógł transportować materiały i wyposażenie na i z terenu budowy wyłącznie po drogach, których stan został zinwentaryzowany w w/w sposób i potwierdzony powyższym protokołem.



17 marca 2011r. z inicjatywy ZDW Kraków zostało zorganizowane spotkanie robocze. Pomimo uzgodnień z pracownikiem GDDKiA w Rzeszowie na w/w spotkanie nie przybył ani przedstawiciel GDDKiA ani przedstawiciel Nadzoru Inwestorskiego.

Kierownik budowy Wykonawcy Hydrobudowa nie podjął żadnych konstruktywnych ustaleń, nie sprecyzował po których drogach wojewódzkich ma zamiar lub prowadzi ruch wysokotonażowy związany z budową autostrady. Stwierdził, że zgodnie z wytycznymi Unii Europejskiej ZDW powinien przygotować drogi pod obciążenie 115 KN/oś.

26 kwietnia 2011r. ZDW Kraków ponownie zwróciło się do GDDKiA w Rzeszowie stwierdzając, że Konsorcjum SIAC, Hydrobudowa nie wywiązuje się z podstawowych zobowiązań wynikających ze Specyfikacji Technicznych zawartych w warunkach Kontraktu na realizację budowy autostrady.



Zdaniem ZDW w Krakowie, GDDKiA Oddział w Rzeszowie nie egzekwuje od Wykonawcy zobowiązań wynikających ze Specyfikacji Technicznych oraz warunków zawartych w Kontrakcie i dopuszcza do korzystania do przewozów materiałów na budowę autostrady bez Porozumienia z Zarządcą drogi.

Wykonawca (Konsorcjum SIAC, Hydrobudowa) stoi na stanowisku, że zgodnie z Ustawą nie przekraczają nacisku na oś oraz nie przekraczają całkowitego ciężaru pojazdów i w związku z powyższym są normalnymi użytkownikami dróg publicznych.

Samochody przewożące materiały na budowę autostrady nie są odpowiednio oznakowane i trudno jest udowodnić kto przyczynia się do niszczenia danej drogi zwłaszcza, że na odcinkach w w/w dróg wojewódzkich nie ma ograniczeń co do tonażu.

EPILOG: konsorcjum zeszło z placu budowy, choć nie to było głównym powodem,
a ZDW został z problemem



Polemika samorządowców z GDDKiA

GDDKiA odpowiedziała pismem O/Rz/R4-asi-4452/A-4/TK-P/04B/1/2013 skierowanym do Starostów, Wójtów i Burmistrza dotyczącym problemów związanych z niszczeniem sieci dróg samorządowych w związku z budową autostrady A4.

GDDKiA: „Wykonawca zobowiązany był do opracowania i uzgodnienia z odpowiednimi instytucjami planu zabezpieczenia dowozu materiałów budowlanych po istniejącej sieci dróg publicznych wraz z uzgodnieniami warunków korzystania z tych dróg z organami zarządzającymi tymi drogami..”

„Inwestor nie jest stroną zawartych porozumień pomiędzy władzami samorządowymi a Wykonawcą robót w zakresie korzystania z dróg lokalnych w trakcie budowy autostrady A4.”,

ZDW: Inwestor ma możliwości wyegzekwowania od Wykonawców odpowiednich porozumień i ich realizacji chociażby poprzez niedopuszczenie do wykonywania robót budowlanych. Odsyłanie zarządców dróg samorządowych do egzekwowania zawartej przez GDDKiA umowy w drodze postępowania zgodnie z zasadami odpowiedzialności określonymi w kodeksie cywilnym nie ma prawnego uzasadnienia i jest jedynie oznaką lekceważenia problemów związanych ze zniszczeniami infrastruktury drogowej przez Wykonawców autostrad i dróg ekspresowych.



GDDKiA:

Mając na uwadze powagę problemu, jaki powstał w wyniku nie wywiązania się przez poprzedniego Wykonawcę z zawartych porozumień, podjęte zostały działania w celu odtworzenia dróg, na które poprzedni Wykonawca zawarł porozumienia z władzami samorządowymi. Dlatego też, w ramach prowadzonej procedury przetargowej wprowadzona zostanie zmiana, polegająca na zobowiązaniu nowego Wykonawcy do odtworzenia objętych porozumieniami zniszczonych przez poprzedniego Wykonawcę dróg powiatowych jak i gminnych.

ZDW:

Stoimy na stanowisku, że powyższy zapis winien obejmować nie tylko drogi, na które zostały podpisane porozumienia, ale wszystkie drogi zarówno gminne, powiatowe jak i wojewódzkie, po których Wykonawca przewoził materiał do budowy odcinka autostrady A4 niezależnie od faktu czy porozumienia były zawarte czy też nie. Wykonawca świadomie zwlekał z zawarciem porozumienia i dlatego też nie można brać pod uwagę tylko te drogi, na które były zawarte porozumienia. Ponieważ umowa na budowę tego odcinka autostrady została rozwiązana, a zarządca drogi wojewódzkiej nie był stroną tej umowy, nadzór nad jej wykonaniem w tym jej zobowiązań wynikających z zapisów Specyfikacji spoczywa wyłącznie na Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Również Wykonawca, po zakończeniu budowy autostrady, był zobligowany do wykonania inwentaryzacji końcowej stanu dróg i porównania jej z inwentaryzacją zerową. Na tej podstawie miała być dokonana ocena zniszczeń na przedmiotowych drogach, po których odbywał się przewóz materiałów do budowy autostrady i wspólne określenie zasad działania w celu naprawienia szkód, jakie mogły powstać w związku z prowadzeniem wzmożonego ruchu pojazdów wysokotonażowych. Również ten warunek nie zostanie spełniony z przyczyn wiadomych. Dlatego też mamy nadzieję że GDDKiA Oddział Rzeszów znajdzie rozwiązanie i zadośćuczyni zarządcom dróg, po których były dokonywane przewozy materiałów na budowę przedmiotowego odcinka autostrady a które uległy zniszczeniu.



Problem ogólnopolski

PODKARPACKIE 2012



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

STANOWISKO

KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

z dnia 4 lipca 2012 r.

**dotyczące podjęcia wspólnej inicjatywy przez Jednostki Samorządu Terytorialnego
i przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej
– Sławomira Nowaka działań na rzecz odbudowy dróg samorządowych
(wojewódzkich, powiatowych i gminnych),
zniszczonych w związku z budową autostrad i dróg ekspresowych na terenie kraju.**



4 lipca 2012 roku Marszałkowie województw zebrani na Konwencji przyjęli "Stanowisko dotyczące podjęcia wspólnej inicjatywy przez Jednostki Samorządu Terytorialnego i przez Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej – Sławomira Nowaka działań na rzecz odbudowy dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych), zniszczonych w związku z budową autostrad i dróg ekspresowych na terenie kraju.

- "oczekujemy podjęcia radykalnych działań"
- "wyrażamy sprzeciw wobec sytuacji, w której realizacja wieloletniego programu pn. „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015”, zagraża istnieniu samorządowej infrastruktury drogowej, nieprzystosowanej do pełnienia funkcji dróg dojazdowych do terenów budowy, oraz przejęcia ruchu ciężkiego z autostrad i dróg ekspresowych.”
- "samorządy pozostają same w walce o prawo do rekompensaty za poniesione straty,,
- "zwracamy się z żądaniem stworzenia programu mającego na celu odbudowę zniszczonych dróg samorządowych" (do stanowiska dołączony został nawet projekt takiego programu)



Inne postulaty drogowe marszałków:

- "podjęcie działań mających na celu rozwiązanie kwestii związanych ze zmianą układu komunikacyjnego dróg samorządowych w związku z włączaniem do istniejącej sieci dróg nowo wybudowanych autostrad i dróg ekspresowych”
- "podjęcie działań mających na celu skomunikowanie węzłów autostradowych z samorządową infrastrukturą drogową.”
- "oczekujemy zmian w Narodowym programie przebudowy dróg samorządowych, w szczególności w zakresie zmiany wysokości dotacji celowej przyznanej z budżetu państwa”
- "oczekujemy uzupełnienia ww. programów o zapis dotyczący odnowienia, przystosowania oraz budowy nowych urządzeń do odbioru wód opadowych przejmowanych z istniejących i nowo powstających odcinków autostrad i dróg ekspresowych”



Pisali ...na Berdyczów





Brak odzewu, temat powracający

- *rok 2012* koniec pewnego etapu budowy (Euro)
- *rok 2013* najgłośniejszy przypadek - gmina Mszana, w cieniu konfliktu GDDKiA z Alpine Bau



Skargi samorządowców z Mszany

- Zamiast zwyczajowych dwóch lat mieszkańcy przez 6 lat musieli znosić niedogodności wielkiej inwestycji drogowej.
- Poprzerywano np. odwodnienie w ciągu dróg gminnych. W rowach zbiera się woda, tworzą się zalewiska, woda stoi na polach i łąkach.
- Inwestor nie zabezpieczył również interesów mieszkańców w kwestii zniszczonych dróg w gminie. Wstępna wycena szkód na drogach gminnych mówi o 3 mln zł.
- W pierwszym okresie realizacji kontraktu wykonawca był skłonny naprawić zniszczone w trakcie budowy drogi, ale po powtórny przetargu już nie było takiej woli współdziałania.
- Odwołany został wiceminister transportu Tadeusz Jarmuziewicz (po spotkaniu w Mszanie z wykonawcą i wójtem)



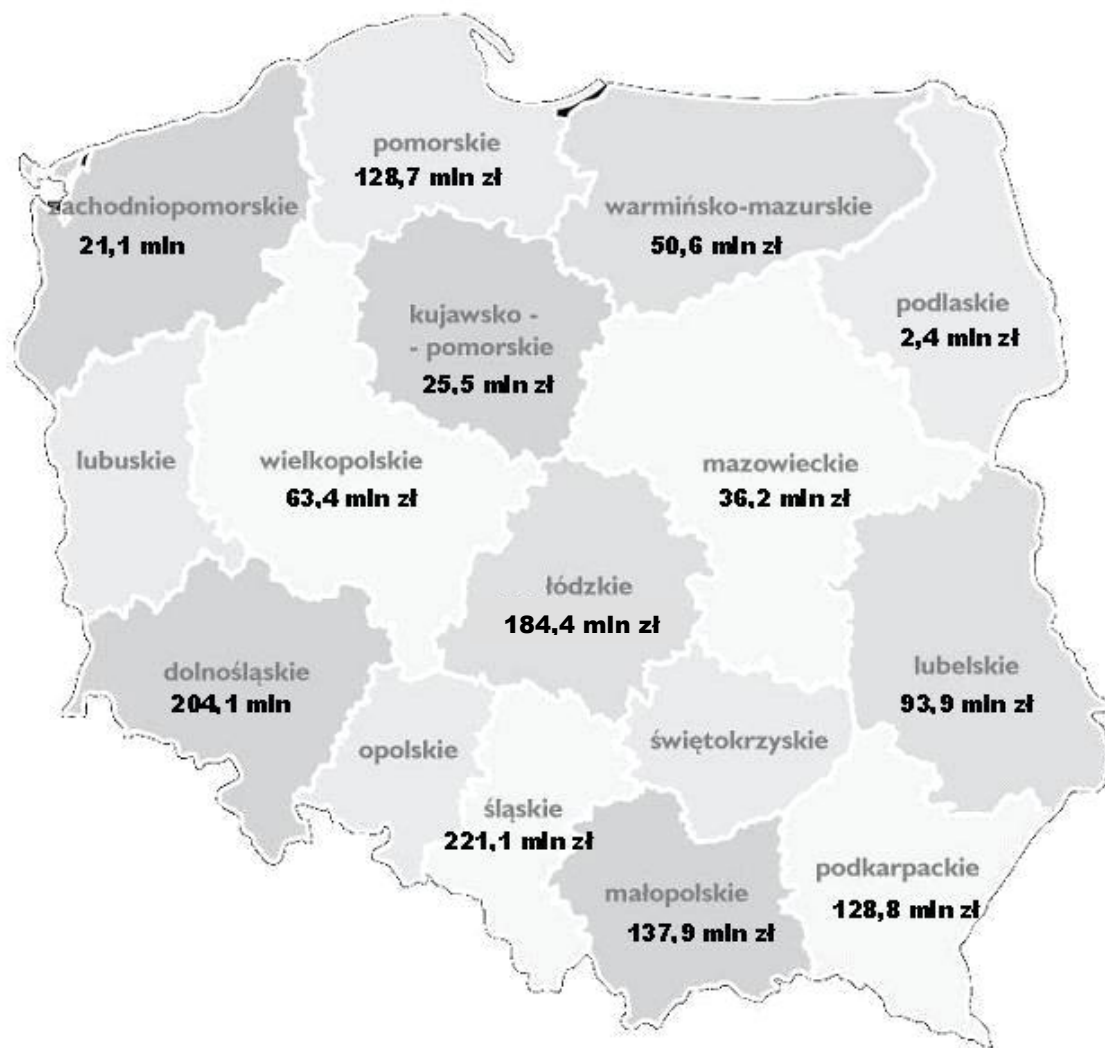
**ZNISZCZENIA NA DROGACH SAMORZĄDOWYCH
SPOWODOWANE
BUDOWĄ AUTOSTRAD
I DRÓG SZYBKIEGO RUCHU**



Maria 20












WARTOŚĆ ZNISZCZEŃ W CAŁEJ POLSCE
1 298 100 000

**Zestawienie zniszczeń na drogach samorządowych
spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu**

WOJEWÓDZTWA	KOSZTY ZNISZCZEŃ
WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE	221 100 000 zł
WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE	204 100 000 zł
WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE	184 400 000 zł
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE	137 900 000 zł
WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE	128 800 000 zł
WOJEWÓDZTWO POMORSKIE	128 700 000 zł
WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE	93 900 000 zł
WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIEGO	63 400 000 zł
WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE	50 600 000 zł
WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE	36 200 000 zł
WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE	25 500 000 zł
WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE	21 100 000 zł
WOJEWÓDZTWO PODLASKIE	2 400 000 zł
WARTOŚĆ ŁĄCZNA	1 298 100 000 zł

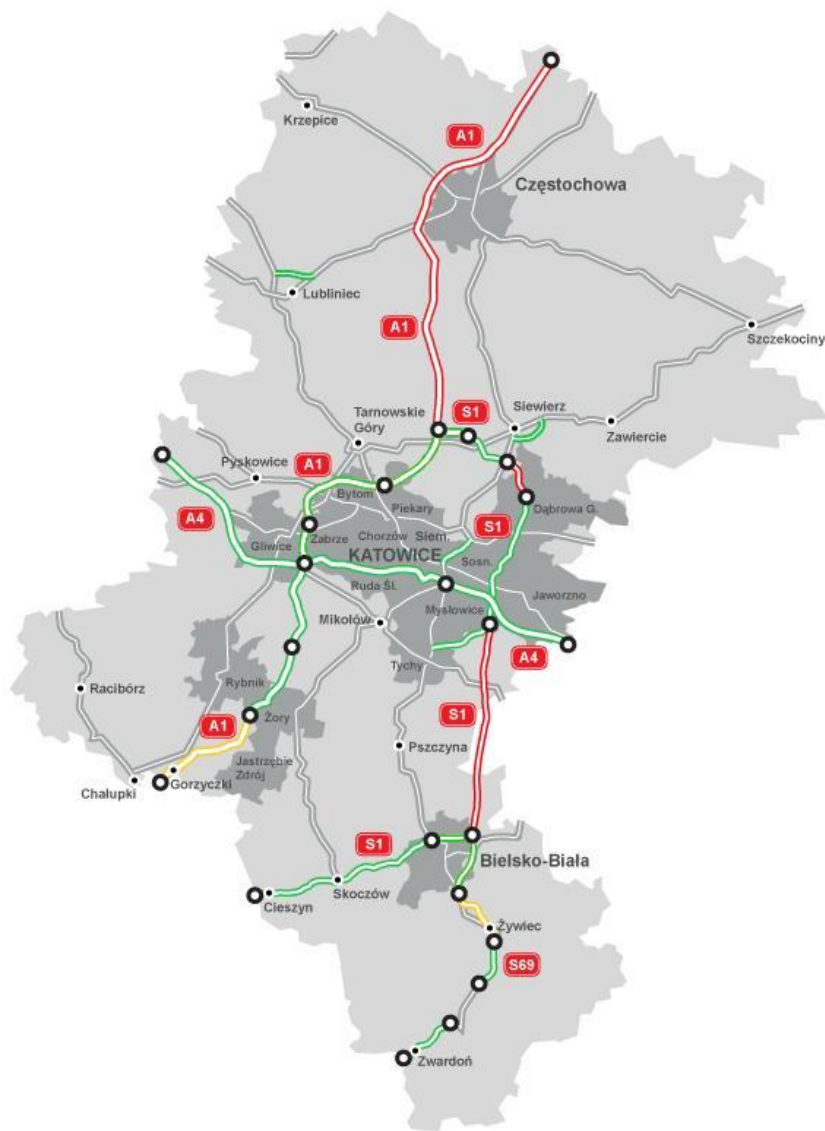
Szczegółowe rozliczenie kosztów zniszczeń spowodowanych budową autostrad i dróg ekspresowych na podstawie danych przesłanych przez poszczególne województwa

Legenda

	autostrady i drogi ekspresowe w użytkowaniu
	autostrady i drogi ekspresowe w realizacji
	autostrady i drogi ekspresowe w przetargu
	autostrady i drogi ekspresowe w przygotowaniu
	numery autostrad i dróg ekspresowych

Stan na 2013 r.

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

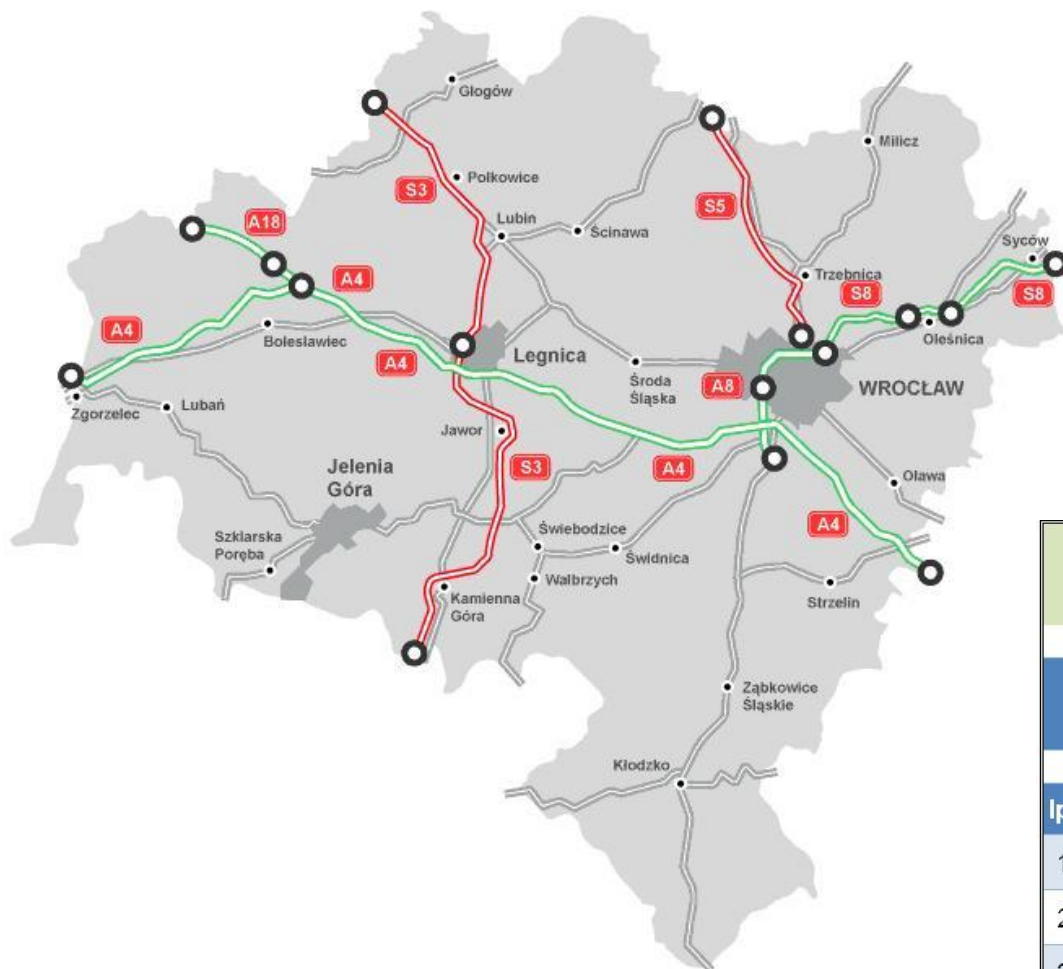


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	93 400 000,00 zł
2	Drogi powiatowe	81 049 650,74 zł
3	Drogi gminne	46 676 832,85 zł
<u>Łączna wartość:</u>		221 126 483,59 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

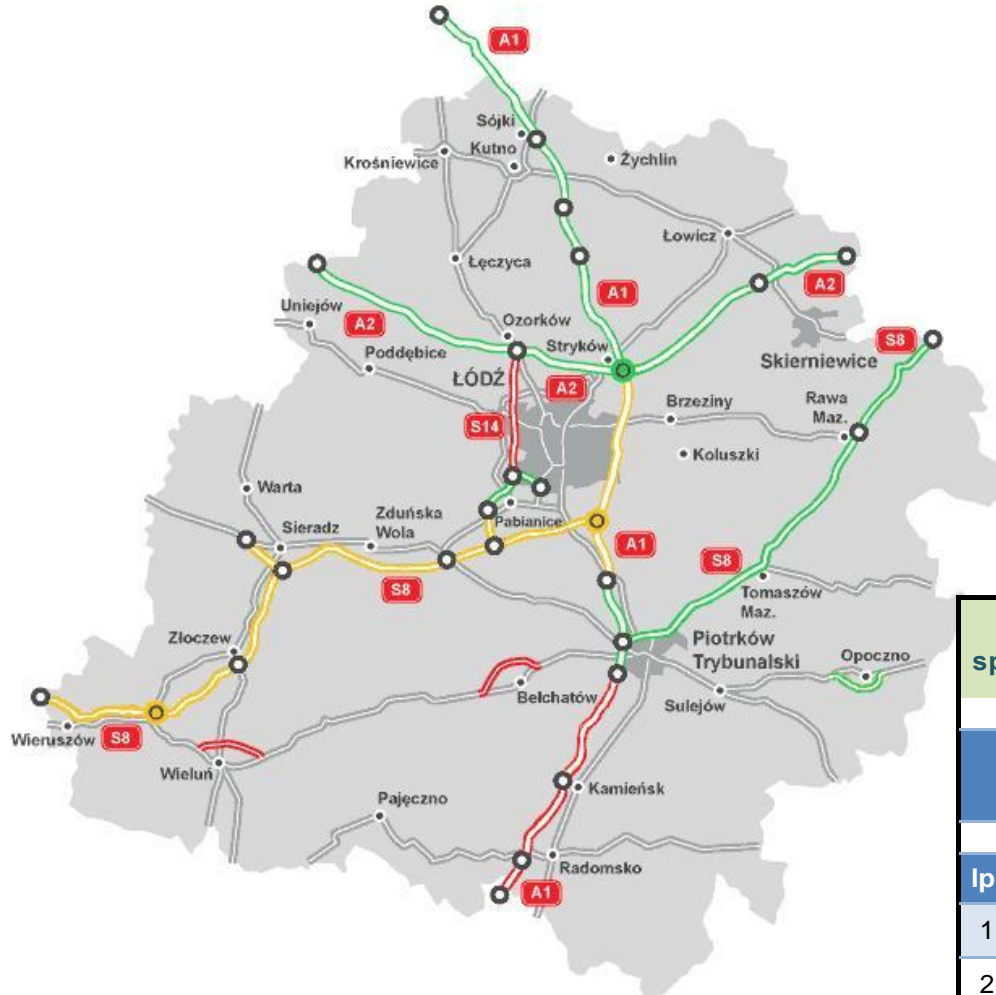


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO DOLNOŚLĄSKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	78 650 000,00 zł
2	Drogi powiatowe	104 238 385,35 zł
3	Drogi gminne	21 221 152,44 zł
Lączna wartość:		204 109 537,79 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

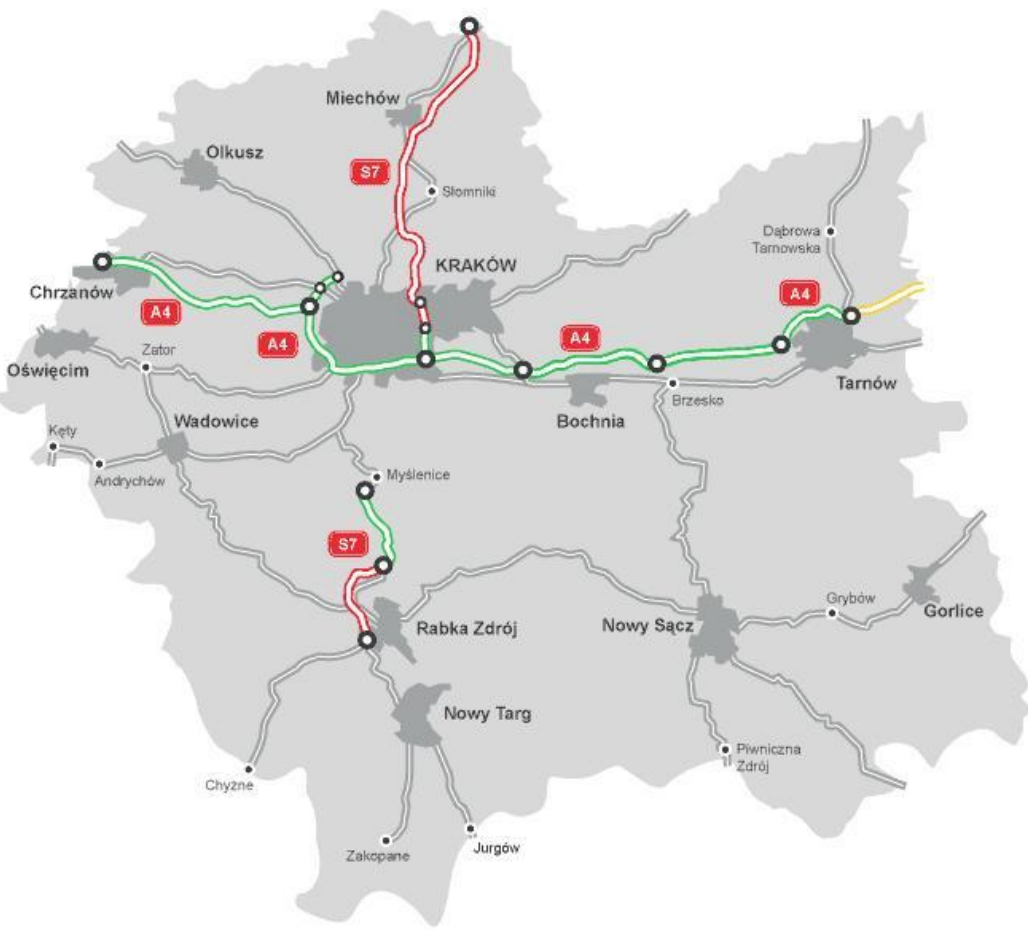


Zestawienie zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO ŁÓDZKIE

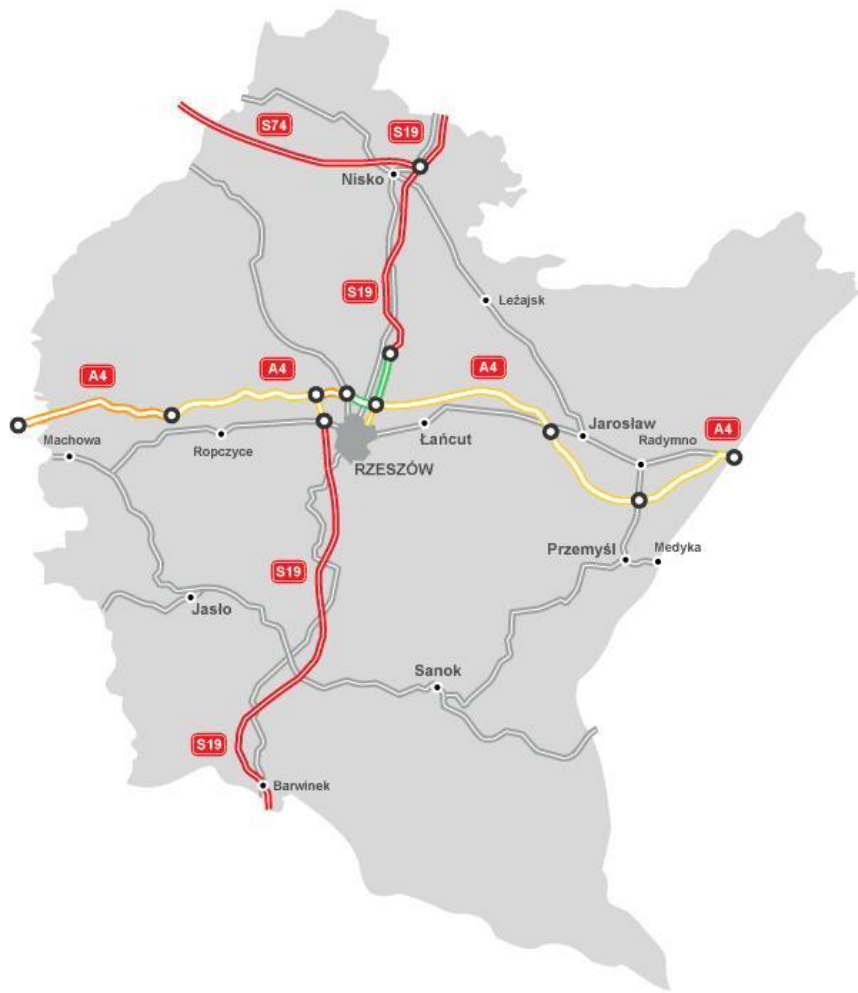
Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	39 567 984,62 zł
2	Drogi powiatowe	121 000 165,91 zł
3	Drogi gminne	23 834 172,70 zł
Łączna wartość:		184 402 323,23 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu		
WOJEWÓDZTWO MAŁOPOLSKIE		
lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	105 373 955,14 zł
2	Drogi powiatowe	18 872 722,00 zł
3	Drogi gminne	13 624 400,53 zł
Lączna wartość:		137 871 077,67 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH,
KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

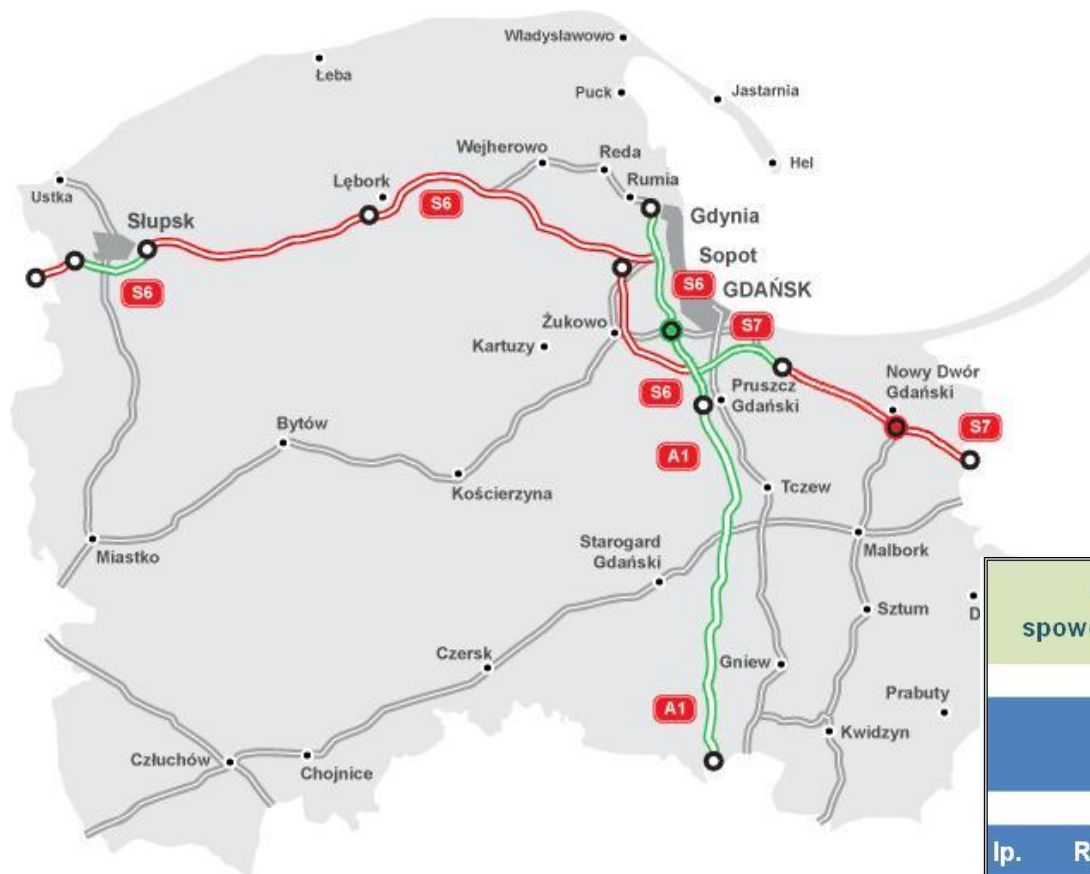


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO PODKARPACKIE

Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	51 150 402,78 zł
2	Drogi powiatowe	55 128 518,04 zł
3	Drogi gminne	22 534 745,78 zł
<u>Łączna wartość:</u>		<u>128 813 666,60 zł</u>

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

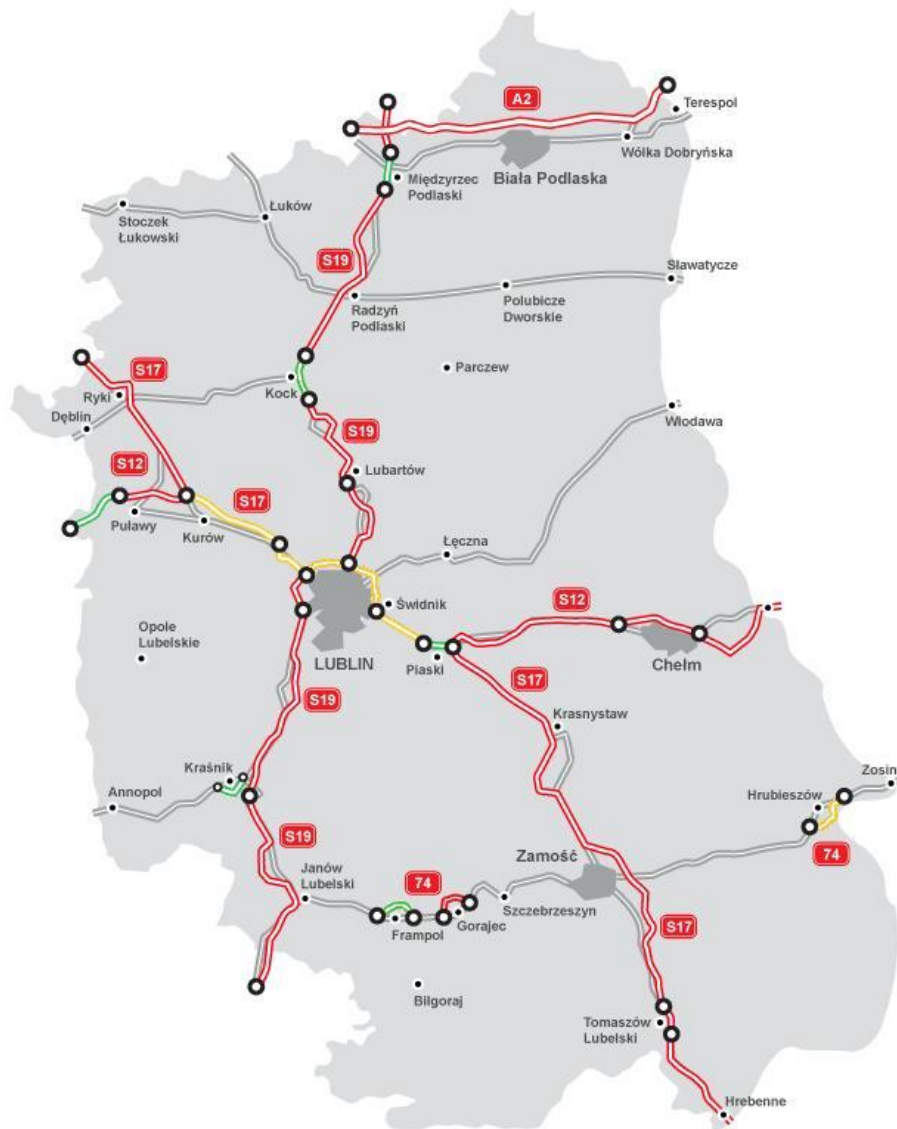


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	126 303 500,00 zł
2	Drogi powiatowe	1 300 000,00 zł
3	Drogi gminne	1 100 000,00 zł
<u>Łączna wartość:</u>		<u>128 703 500,00 zł</u>

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	93 923 671,00 zł
2	Drogi powiatowe	- zł
3	Drogi gminne	- zł
Lączna wartość:		93 923 671,00 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH,
KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

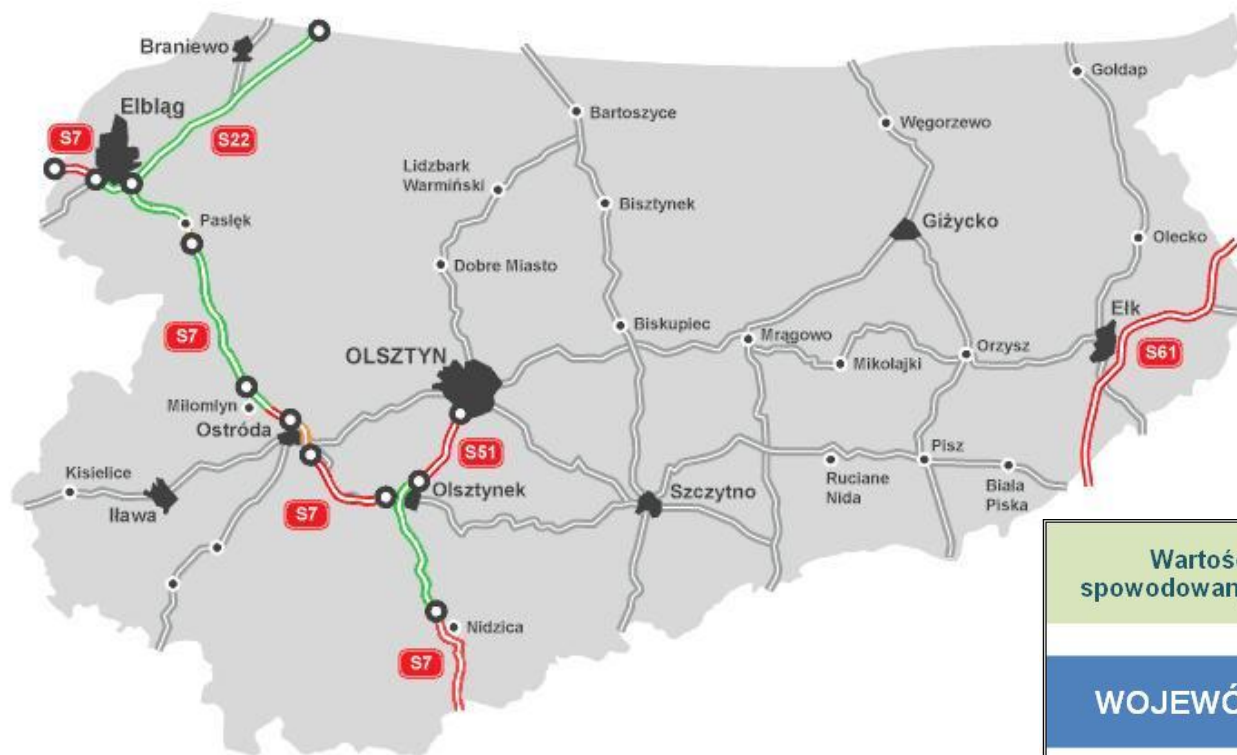


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych
spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO WIELKOPOLSKIEGO

Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	28 067 964,00 zł
2	Drogi powiatowe	31 208 596,00 zł
3	Drogi gminne	4 160 830,00 zł
<u>Łączna wartość:</u>		63 437 390,00 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



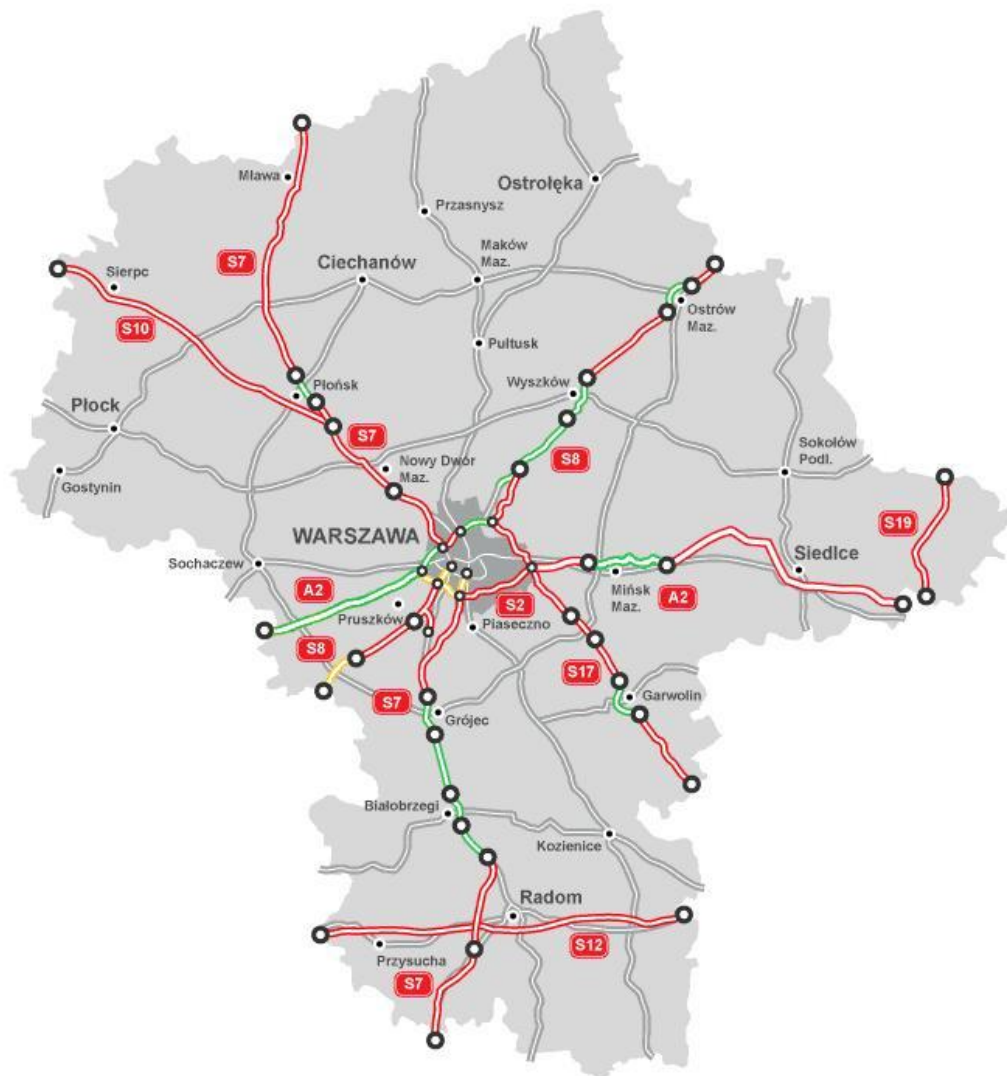
Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	32 072 247,00 zł
2	Drogi powiatowe	18 500 000,00 zł
3	Drogi gminne	- zł

Lączna wartość: 50 572 247,00 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



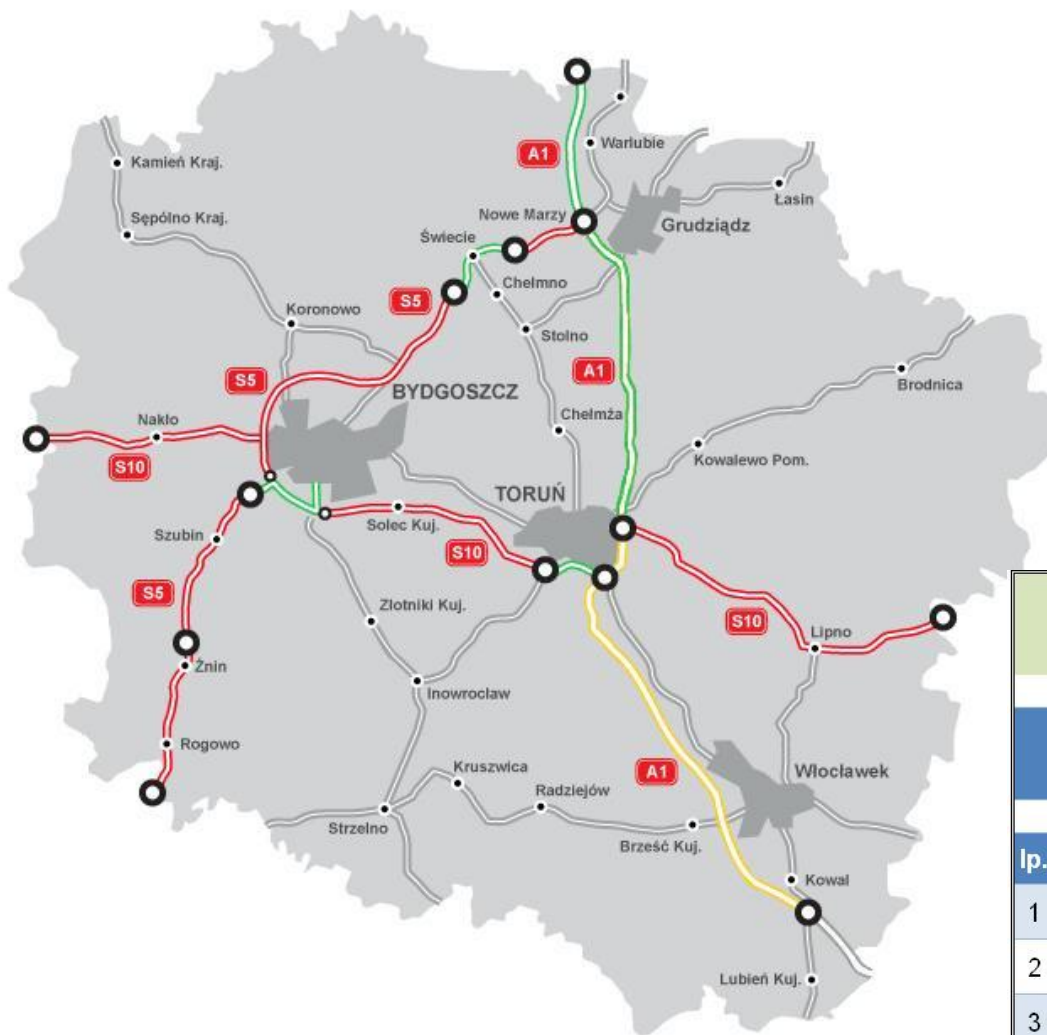
Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO MAZOWIECKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	36 249 327,04 zł
2	Drogi powiatowe	- zł
3	Drogi gminne	- zł

Lączna wartość: 36 249 327,04 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



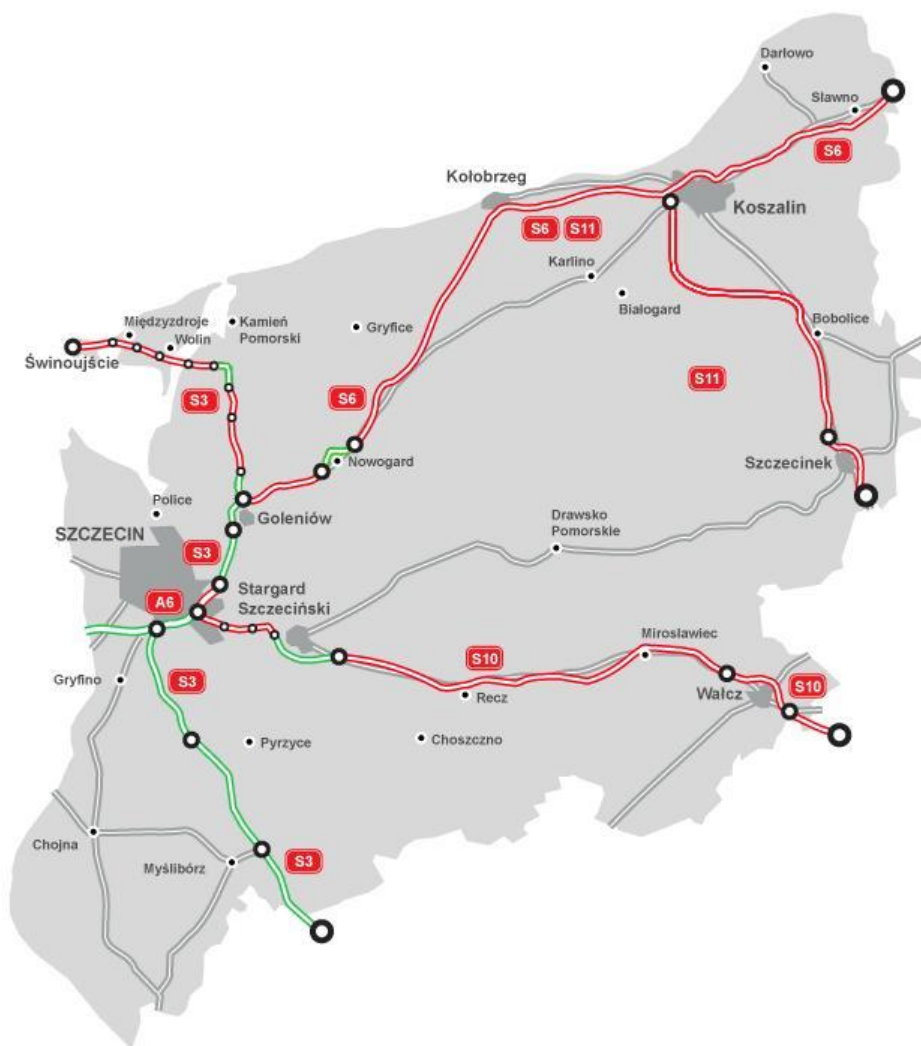
Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO KUJAWSKO-POMORSKIE

lp.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	792 280,00 zł
2	Drogi powiatowe	15 205 755,35 zł
3	Drogi gminne	9 233 024,13 zł

Lączna wartość: 25 231 059,48 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH, KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA

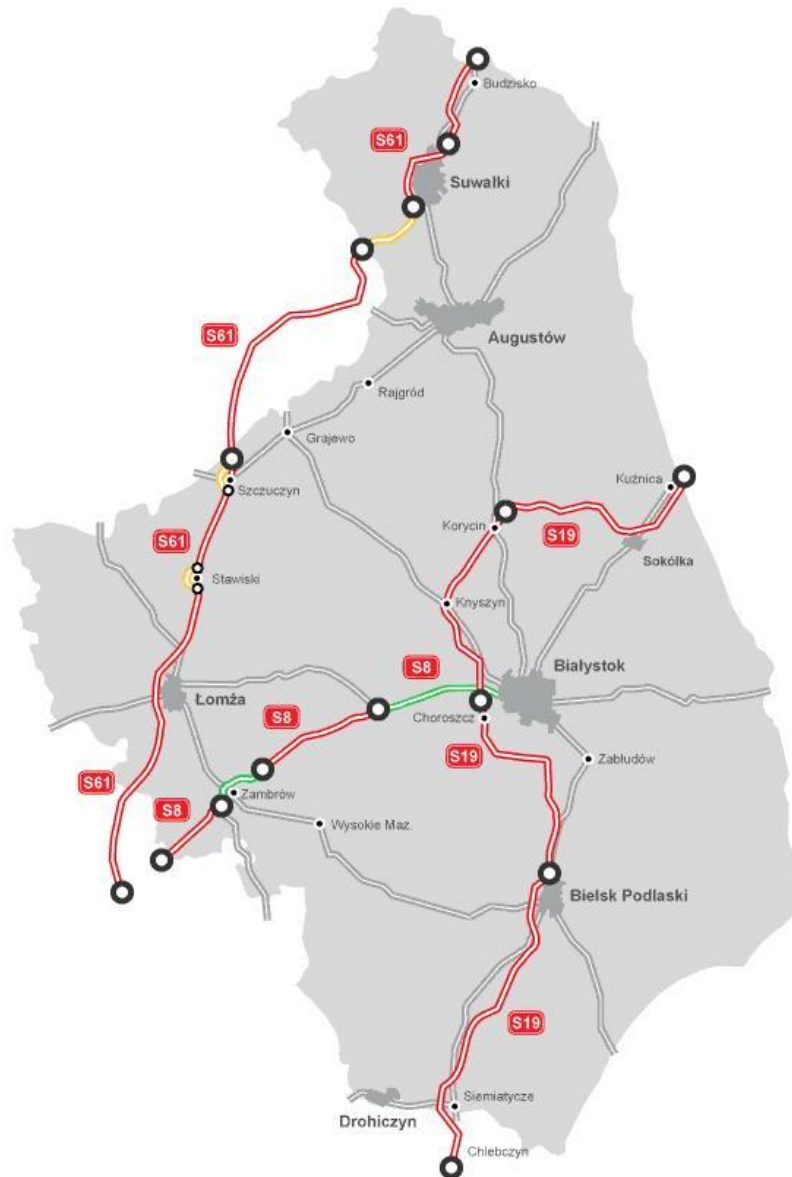


Wartość zniszczeń na drogach samorządowych spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO ZACHODNIOPOMORSKIE

Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	5 308 294,33 zł
2	Drogi powiatowe	10 197 821,00 zł
3	Drogi gminne	5 622 564,00 zł
<u>Łączna wartość:</u>		21 128 679,33 zł

ODCINKI AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH,
KTÓRYCH BUDOWA SPOWODOWAŁA ZNISZCZENIA



Wartość zniszczeń na drogach samorządowych
spowodowanych budową autostrad i dróg szybkiego ruchu

WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

Ip.	Rodzaj drogi	Koszt zniszczeń
1	Drogi wojewódzkie	- zł
2	Drogi powiatowe	1 302 044,73 zł
3	Drogi gminne	1 124 068,25 zł
<u>Łączna wartość:</u>		<u>2 426 112,98 zł</u>



Szczególnie trudna sytuacja na drogach powiatowych:

- inna funkcja w sieci, obsługa ruchu lokalnego (np. miejsce wydobycia kruszyw)
- gorszy standard niż dróg wojewódzkich (słabsza konstrukcja, nawierzchnia, niższe klasy)
- mniejsze środki na utrzymanie sieci drogowej
- dwa momenty powstawania problemu: drogi wykorzystywane technologicznie podczas budowy oraz drogi, którymi prowadzone są objazdy.

Jak działają procedury?

DR 4330 - 22/15

POROZUMIENIE nr 4

Zawarte w dniu 13 stycznia 2015r. w Motyczu pomiędzy:

BUDIMEX S.A. z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa, wpisaną do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000001764, NIP: 526-10-03-187, REGON 010732630, z kapitałem zakładowym w wysokości 127 650 490 zł (wpłaconym w całości), działająca przez oddział pod firmą: **BUDIMEX S.A. Oddział Budownictwa Komunikacyjnego Północ** z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa, reprezentowaną przez:

Rafała Miśkiewicza – Kierownika Kontraktu

zwana dalej: „**Budimex**”

a

Starostwem Powiatowym w Lublinie, ul. Spokojna 9, 20-074 Lublin reprezentowanym przez:



Przypadek powiat Sieradz (budowa S-8)

Specyfikacje przetargowe GDDKiA zawierają zobowiązania Wykonawców, ale inwestor nie zapewnia w kosztorysach środków na odtworzenie infrastruktury zniszczonej w trakcie inwestycji

Wykonawcy proponują na spotkaniach trasy dowozu materiałów budowlanych, uzgadniają warunki i zawierają umowy, określające warunki korzystania i sposób odtworzenia dróg.

Wykonanie takiej umowy zabezpieczone było każdorazowo poprzez gwarancje finansowe w postaci promes bankowych lub weksli.

na wniosek zarządcy, w niektórych przypadkach Wykonawca musiał przed uruchomieniem dostaw wzmocnić istniejące ciągi drogowe (wzmocnienie poboczy, lub ułożenie nakładek asfaltowych)

Uzgodnienia zostały wykonane praktycznie w 100%. Wykonawca zobowiązał się do odtworzenia nawierzchni, co w większości przypadków wiązało się ułożeniem nowego dywanika asfaltowego. W efekcie kilka kilometrów dróg powiatowych o nawierzchni nieutwardzonej stało się po zakończeniu budowy S-8 drogami o nawierzchni asfaltowej, z wykonanym odwodnieniem i zjazdami do posesji.



Nie obyło się jednak bez problemów...

- Wykonawca w większości zatrudniał podwykonawców, którzy próbowali dla własnych oszczędności wybierać inne drogi przejazdu, które nie zostały uzgodnione z Zarządcą Drogi.
- Reakcja zarządcy - oznakowanie wielu odcinków dróg powiatowych (ograniczenie tonażu poruszających się po nich pojazdów)
- Na uzgodnionych odcinkach, w związku z nieuczciwymi dostawcami, którzy próbowali przewozić materiały budowlane bez uzgodnienia, ograniczono ruch ciężkich samochodów z wyłączeniem tych, którzy posiadali stosowne zezwolenia.
- Konieczna współpraca z Policją i Inspekcją Transportu Drogowego, które pomagały Zarządcy Drogi w egzekwowaniu warunków zawartych umów.
- Stały problem permanentnego przeważania samochodów ciężarowych. Rekordem było zatrzymanie i zważenie wywrotki czteroosiowej, która ważyła 63 tony.



Komentarz zarządcy:

Były to dwa ciężkie lata, gdzie służby Powiatowego Zarządu Dróg większość czasu spędzały na kontrolowaniu ciągów drogowych wykorzystywanych przez Wykonawcę, bądź tych, na których ruch ten nie powinien się odbywać, a wielotonowe samochody ciężarowe przejeżdżały, niszcząc nieodwracalnie infrastrukturę drogową.

Wszystkie te działania - moim zdaniem - winny być najpierw uzgodnione, potem realizowane przez inwestora. Gdyby nie nasza praca, włożona w przedmiotową inwestycję mielibyśmy drogę ekspresową i brak możliwości przejazdu drogami lokalnymi, którymi poruszają się mieszkańcy naszego Powiatu.



Przypadek powiatu Wieruszów (również budowa trasy S8):

Budowa S8 a remonty dróg powiatowych



Opracował: Powiatowy Zarząd Dróg w Wieruszowie, Marzec 2014 rok

Budowa S8 a remonty dróg powiatowych

*BUDOWA DROGI EKSPRESOWEJ S8 NA TERENIE POWIATU WIERUSZOWSKIEGO ZOSTAŁA ROZPOCZĘTA
W KWIETNIU 2 012 R.*

I odcinek budowała firma



długość odcinka 8,41 km ,4 wiadukty, 3 mosty, 8 przejścia dla zwierząt

II odcinek , budowało konsorcjum drogowe

DRAGADOS

POL- AQUA

długość odcinka 13,14 km, 12 przepustów ,11 wiadukt w tym 2 przejścia dla zwierząt

III odcinek , budowała firma

budimex

długość odcinka 2,5 km , 1 węzeł drogowy typu koniczyna ,1 wiadukt

IV odcinek będący jeszcze w trakcie budowy wykonuje firma

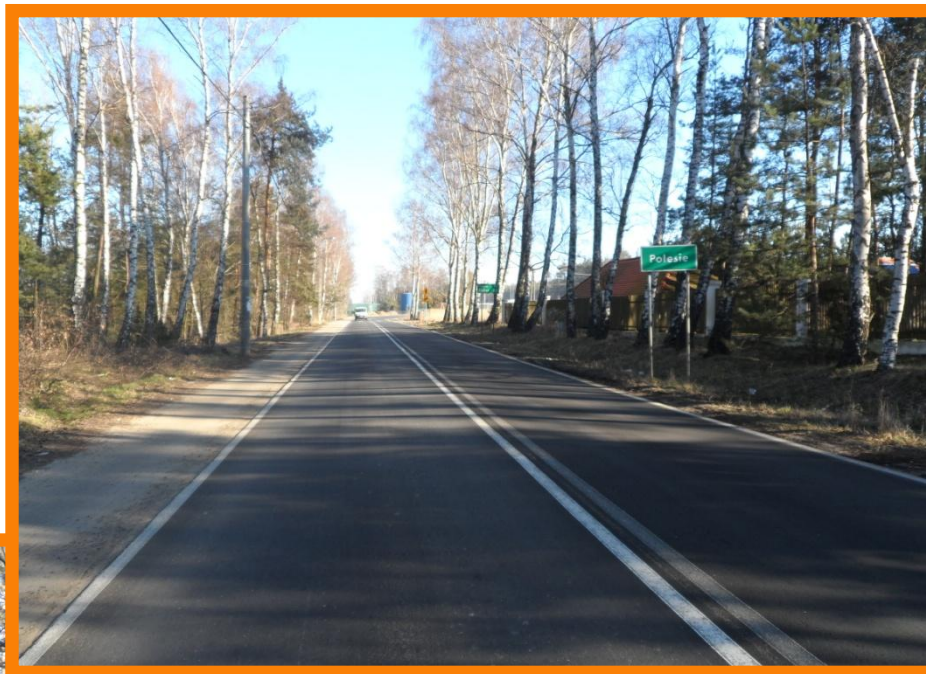
STRABAG

długość odcinka 20 km, 10 wiaduktów ,2 mosty









DRAGADOS



budimex



budimex



STRABAG



06/07/2012

STRABAG



**PODSUMOWANIE – ZAKRES WYKONANYCH PRAC W RAMACH
REKOMPENSATY ZA ZNISZCZENIA NA DROGACH POWIATOWYCH
SPOWODOWANE PRZEZ TRANSPORT MATERIAŁÓW
DO BUDOWY S8**

Całkowita ilość mb: 10 878,00
Całkowita ilość m²: 49 942,00

Gmina Galewice

- 300 mb
- 1 590 m²

Gmina Sokolniki

- 6 950 mb
- 31 244,5 m²

Gmina Wieruszów

- 1 744 mb
- 9 589,5 m²

Gmina Lututów

- 1 884 mb
- 7 518 m²



Co dalej?

systemowego rozwiązania

- (w rodzaju Programu proponowanego przez marszałków) **brak**
- w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 brak środków na naprawy

" Pragniemy zwrócić uwagę na jeden aspekt realizacji programu, który jest pomijany w kolejnych jego edycjach. Środowiska samorządowe domagają się wydzielenia środków na naprawę dróg lokalnych, zdegradowanych w trakcie budowy dróg ekspresowych i autostrad, a także wskazują na systemową potrzebę planowania i finansowania modernizacji dróg służących do rozprowadzania ruchu z węzłów dróg szybkiego ruchu.

Rozumiejąc ograniczenia finansowania zadań ujętych w Programie do autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic miast, wnosimy o podjęcie działań dla rozwiązania wskazanych problemów". (opinia PKD w konsultacjach projektu 30.01.2015)



postulaty środowisk samorządowych:

- wyłączyć z ofert wykonawców koszt napraw dróg lokalnych (powinien być jednakowy dla wszystkich)
- inwestor powinien zatrzymywać płatność dla wykonawcy do momentu rozliczenia się z porozumień z zarządcami dróg lokalnych
- "oszczędności" przetargowe przeznaczyć na naprawy dróg zniszczonych podczas budowy



Światło z ...Brukseli?

W lutym 2014 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła nowe dyrektywy w zakresie zamówień publicznych.

Dyrektywy weszły w życie 17 kwietnia 2014 r., a państwa członkowskie mają dwa lata na implementację nowych rozwiązań do krajowych porządków prawnych, co oznacza, że ma to nastąpić najpóźniej 18 kwietnia 2016 r.

Nowe przepisy mają promować pozaekonomiczne cele zamówień publicznych takie jak ochrona środowiska, integracja społeczna czy wspieranie innowacyjności i pozwalać na wybór oferty w oparciu o kryterium cyklu życia produktu czy ocenę sposobu wykonania robót budowlanych, dostaw czy usług.



Zamówienia publiczne to nie tylko proces zmierzający do wyboru oferty najkorzystniejszej, ale również sposób realizacji zadań publicznych. Dlatego przepisy regulujące zamówienia publiczne nie mogą pomijać aspektów społecznych i środowiskowych, które muszą być uwzględniane przy wydatkowaniu środków publicznych.

Powinny one wprowadzać fakultatywne rozwiązania umożliwiające zamawiającemu realizację pozaekonomicznych celów zamówień publicznych w konkretnych zamówieniach, w szczególnie uzasadnionych przypadkach, nawet kosztem wyboru oferty cenowo najkorzystniejszej.

(Biała księga zamówień publicznych, Ministerstwo Gospodarki, styczeń 2015 r.)



Dziękuję za uwagę



Tomasz Orłowski

Stowarzyszenie
Polski Kongres Drogowy
Ul. Jagiellońska 80
03-301 Warszawa

Tel. 605 200 214

biuro@pkd.org.pl
www.pkd.org.pl