



MINISTER INFRASTRUKTURY

29. 11. 2018

DDP.2.054.176.2018.AK.1
NK: 109331/18

34748/2018

(podpis)

Warszawa, dnia 27 listopada 2018 r.



03980200116591
RPW/34748/2018 P
2018-11-29

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z pismem z dnia 3 października 2018 r., znak: BPS/043-65-1883/18 dotyczącym oświadczenia złożonego przez senatora Grzegorza Napieralskiego na 65. posiedzeniu Senatu w dniu 28 września 2018 r. przedstawiam następujące informacje.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad już na etapie postępowań przetargowych na realizację inwestycji określiła odpowiednie zapisy kontraktowe, które dotyczą zminimalizowania negatywnych skutków realizacji inwestycji dla uczestników ruchu drogowego i okolicznych mieszkańców. Zapisy kontraktowe zobowiązują wykonawców do dbałości i odpowiedniego utrzymania użytkowanych dróg publicznych, m.in. nakładają obowiązek pierwotnej inwentaryzacji, podpisania umów z poszczególnymi zarządcami dróg oraz niezwłocznej reakcji na powstałe uszkodzenia. Ponadto wprowadzono zapis o ograniczeniach dotyczących zamknięć odcinków dróg lub wprowadzeniu objazdów w określonych miejscach i porach roku. Taki zapis znalazł się m.in. w kontrakcie dotyczącym zadania „Rozbudowa drogi S3/A6 odc. w. Kijewo – w. Rzęśnia (bez węzła)” zgodnie z którym wykonawca w okresie wakacyjnym (od 15 czerwca do 31 sierpnia) nie będzie powodował dodatkowych utrudnień w ruchu. Przez cały ten okres ruch będzie prowadzony dwoma jezdniami, po dwa pasy ruchu dla każdego kierunku. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ma również bezpośredni wpływ na rodzaj i zakres wprowadzanych przez wykonawców utrudnień, w szczególności w okresach świątecznych i tzw. „długich weekendów”. W takie dni ogranicza się utrudnienia i obowiązuje zakaz wprowadzania nowych utrudnień.

Zarządca ma wpływ na formę, zakres i czas funkcjonowania tymczasowych organizacji ruchu i objazdów na etapie ich zatwierdzania. Akceptacja przebiegu objazdów odbywa się wspólnie, m.in. z innymi zarządcami dróg i Policją, co pozwala określić wariant najmniej uciążliwy dla użytkowników dróg. Ponadto w trakcie całego okresu obowiązywania tymczasowych organizacji ruchu sprawowana jest bieżąca kontrola stanu technicznego dróg i oznakowania, prawidłowości ułożenia np. separatorów oraz zgodności wprowadzonych zmian z zatwierdzonymi projektami tymczasowej organizacji ruchu. Kontrola ta prowadzona jest przez wykonawców, inspektorów nadzoru oraz oddział i rejony.

Aby wykluczyć ewentualne niezgodności, wprowadzono procedurę systematycznych objazdów placów budowy prowadzonych przez Kierownika Projektu oraz comiesięcznych objazdów placów budowy prowadzonych przez Kierownika Projektu, Inżyniera Kontraktu, wykonawcy i ewentualnych zarządców dróg innych niż krajowe. Po ich zakończeniu sporządzany jest protokół określający zakres koniecznych do wykonania prac poprawkowych wraz z ustaleniem czasu wykonania niezbędnych korekt.

W razie konieczności i sporów organizowane są spotkania w terenie, przy uczestnictwie przedstawicieli oddziału, wykonawcy i Inżyniera Kontraktu, z osobami fizycznymi lub organami administracji państwowej i samorządowej, podczas których omawiane są zgłaszane wnioski. Dotyczy to przede wszystkim problemów z funkcjonowaniem tymczasowych organizacji ruchu oraz wpływu prowadzonych robót budowlanych na życie mieszkańców.

niepodległa

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

W ramach zapewnienia przejezdności linii kolejowych w okolicach Szczecina, w tym zapewnienia obsługi portów przy jak najmniejszych ograniczeniach w ruchu pociągów, PKP Polskie Linie Kolejowe SA podejmuje odpowiednie działania wyprzedzające. Harmonogramy prac oraz kolejność wykonywania poszczególnych faz robót budowlanych są przedmiotem ustaleń na etapie projektowania, a następnie realizacji samych robót budowlanych. Poniżej przedstawiam informacje odnoszące się do realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA projektów na omawianym obszarze kraju.

Zminimalizowanie utrudnień dla pasażerów, w projekcie pn. „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie” zakłada zamknięcie tylko jednego toru i przełożenie ruchu w obu kierunkach na sąsiedni, czynny tor, po którym ruch będzie mógł się odbywać z prędkością $V=100$ km/h. Przyczyni się to do zmniejszenia czasu przejazdu na danym odcinku w trakcie prowadzonych robót.

Projekt pn. „Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróźnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), etap I stacja Szczecin Główny” realizowany jest w sposób niezakłócający ruchu pociągów na stacji Szczecin Główny. Spółka wraz z wykonawcą na bieżąco monitoruje sytuację oraz dokłada starań w celu zminimalizowania negatywnych skutków prac inwestycyjnych.

Projekt pn. „Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu” znajduje się w końcowej fazie opracowywania dokumentacji projektowej. W ramach tego zadania zostanie opracowany projekt budowlany, który posłuży do uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym decyzji o pozwoleniu na budowę. Projekt wykonawczy został natomiast przeniesiony do fazy robót budowlanych i będzie opracowywany przez ich wykonawcę. Ogłoszenie przetargu na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych planowane jest w listopadzie 2018 r., a podpisanie umowy do lipca 2019 r. Realizacja robót budowlanych została przedłużona i obecnie planowana jest na lata 2019-2022. Wynika to, m.in. z analizy ofert w przetargach o analogicznym zakresie prac (przetargi na realizację robót w portach Gdańsk i Gdynia). Ceny oferowane w ww. postępowaniach przetargowych były wyższe niż aktualne ceny rynkowe, co najprawdopodobniej wynikało z w kalkulowania w nie ryzyka niedotrzymania wymaganego, krótkiego terminu realizacji robót budowlanych. Możliwość wydłużenia terminu realizacji projektu do końca 2022 r. może wpłynąć na obniżenie kosztów ofert. W zakresie obecnie realizowanej umowy na opracowanie dokumentacji projektowej zostanie opracowana koncepcja wykonania robót dla zadania z uwzględnieniem ich fazowania. Ponadto opracowany będzie harmonogram realizacji robót oraz harmonogram zamknięć torowych. Wymienione powyżej działania pozwolą na realizację pełnego zakresu robót dotyczących modernizacji infrastruktury kolejowej, związanej z dostępem do portów w Szczecinie i Świnoujściu (zarówno infrastruktury zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, jak i infrastruktury zarządzanej przez Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA) z jednoczesnym zapewnieniem prawidłowego funkcjonowania portów i realizacji ich podstawowych zadań.

Jednym z kluczowych projektów prowadzonych na terenie Szczecina jest projekt pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych na 406, 273, 351”. W trakcie realizacji robót budowlanych Spółka minimalizuje negatywne skutki prowadzonych prac inwestycyjnych poprzez, m.in. planowanie z odpowiednim wyprzedzeniem zamknięć torowych w celu umożliwienia maksymalnego wykorzystania przepustowości linii, utrzymanie przejezdności linii poprzez prowadzenie ruchu pociągów torem sąsiednim na liniach dwutorowych, nieprowadzenie robót budowlanych w porach nocnych w okolicach osiedli mieszkaniowych.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, dotyczy: DSP.INT.4813.48.2018 z dnia 9 października 2018 r.