



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA1eb/0701/ 898 /11

G. Kwiecień W. Obereit
KANCELARIA
Ministr Drog Samochodowych
Warszawa, dn. 25.02.2011
1617

Województwo ...
Wpłynęło ... 25.02.2011
nr. 833

Warszawa, dnia 23 lutego 2011 r.

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

W odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Kazimierza Kleina z dnia 04 lutego 2011 r. w sprawie jakości materiałów budowlanych wykorzystywanych w obecnie realizowanych programach infrastrukturalnych, przedstawiam następujące informacje.

Uprzejmie informuję, iż jakość realizowanych inwestycji infrastrukturalnych jest zadaniem priorytetowym zarówno resortu infrastruktury jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Problemy jakie poruszył Pan senator w swoim oświadczeniu dotyczą, odcinka autostrady A-1 Piekary Śląskie - Maciejów oraz jakości drogi ekspresowej S-8 na odcinku Konotopa – Al. Prymasa Tysiąclecia.

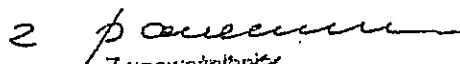
W kwestii autostrady A-1 Piekary Śląskie – Maciejów pragnę poinformować, iż doszło do przestępczego procederu polegającego na wywożeniu przez jednego z wykonawców, wykorzystywanego do utwardzenia gruntu, dolomitu i wsypywaniu na to miejsce ziemi z hałdy. Centralne Biuro Śledcze zatrzymało sprawców tego procederu, a GDDKiA otrzymała status pokrzywdzonego. Badania oraz odwierty wykonane przez GDDKiA nie wykazały podstaw do stwierdzenia, że z korpusu budowanej autostrady A1 kradziony był wcześniej zabudowany materiał, który następnie miał być wykorzystywany do budowy autostrady, a ubytki miały być zastępowane materiałami gorszej jakości. Jednocześnie potwierdzono, że wykonane zgodnie z projektem wzmocnienia pod korpus autostradowy zapewniają bezpieczną eksploatację autostrady zgodnie z założeniami projektowymi i spełnione są wszelkie wymogi bezpieczeństwa. Do wykonywania robót na budowie autostrady, w tym na przedmiotowym odcinku, zostały zatwierdzone materiały spełniające wymagania określone w Specyfikacji Technicznej Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych. Na etapie dopuszczania do zastosowania materiały zostały przebadane w Laboratorium GDDKiA. Uzyskano pozytywne wyniki badań. Nadzór na bieżąco kontrolował jakość wbudowanych materiałów. Dla dostarczanych na budowę materiałów masowych np. kruszyw, bieżąca weryfikacja jakości opierała się na wrywkowej kontroli dokumentów przewozowych potwierdzających wydanie przez dostawcę materiału, na ocenie makroskopowej przeprowadzanej na budowie oraz na analizie wyników badań laboratoryjnych materiałów. Materiały wbudowane na przedmiotowym odcinku obejmowały kruszywa zastosowane w warstwach materaca wzmacniającego, geosyntetyki zastosowane w materacach oraz materiał nasypowy zastosowany do wymiany gruntu z hałdy.

Odnosząc się do budowy drogi ekspresowej S-8 na odcinku Konotopa – Al. Prymasa Tysiąclecia, uprzejmie informuję, iż na tym odcinku stwierdzono uchybienia polegające na:

- zaniżonych ilościach asfaltu w warstwach bitumicznych,
- nieprawidłowych wynikach badań zagęszczenia oraz zawartości wolnych przestrzeni warstw bitumicznych,
- nieprawidłowych wynikach grubości warstw bitumicznych,
- nieprawidłowych wynikach badań równości podłużnej IRI (International Roughness Index),
- nierówności podłużne w obszarze dylatacji modułowych na obiektach w ciągu trasy głównej S8,
- lokalnych rozmyciach skarp na całym odcinku wymagające naprawy,
- uszkodzeniach barier betonowych w pasie dzielącym,
- przekroczeniach dopuszczalnych wymiarów szczelin pomiędzy spodem wieńca ścian szczelinowych a górną krawędzią okładziny,
- spękaniach na obiektach od WA1 do WA5.

Pomimo licznych uchybień po stronie wykonawcy, droga ekspresowa S-8 na tym odcinku jest bezpieczna i mogła zostać dopuszczona do ruchu. Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego wydał pozwolenie na użytkowanie inwestycji. Trasa S-8 została oddana kierowcom z uwagi na potrzeby komunikacyjne stolicy, ale wykonawca będzie musiał usunąć wszystkie uchybienia, do jakich doszło z jego winy. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zastrzegła sobie roczne prawo zgłaszania wykonawcy ewentualnych nowych usterek, które mogą pojawiać się już po otwarciu drogi. Wszystkie błędy będą musiały być usunięte przez wykonawcę na jego koszt – także te, które zostały już wykryte, jak i te, które zostaną ewentualnie ujawnione w najbliższych miesiącach. Po usunięciu wszystkich uchybień inwestycja będzie zgodna z dokumentacją projektową i wymogami w niej postawionymi.

Problem usterek obciążających wykonawcę trasy S-8 pokazuje, że opracowany i realizowany przez GDDKiA system kontroli jakości inwestycji na drogach krajowych jest efektywny i sprawdza się. Przypominamy, że uchybienia, które zostały ujawnione przez GDDKiA w ostatnich dniach były efektem prac prowadzonych na budowie trasy S-8 w ostatnich tygodniach. Zostały tym samym wychwycone natychmiast po tym, jak się pojawiły. Warto również pamiętać, że 2010 rok był pierwszym okresem intensyfikacji prac laboratoriów drogowych GDDKiA. Inwestycje realizowane w tej chwili są dzięki temu dokładnie kontrolowane już na etapie prac wstępnych, a potem regularnie zgodnie z postępem robót. W 2009 roku GDDKiA uzyskała finansowanie związane z inwestycjami w laboratoria. Na budowę 23 jednostek polowych wydano 65 mln zł, natomiast na wyposażenie laboratoriów w nowoczesny sprzęt kontrolny wydatkowano 27,3 mln zł. Jednocześnie 26 mln zł wyniosły wydatki na modernizację laboratoriów stacjonarnych.

2 
 Z upoważnienia
 MINISTRA INFRASTRUKTURY
 Radosław Stepień
 Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:
 - Biuro Ministra MI