



# Prezydent Miasta Jaworzna

ul. Grunwaldzka 33, 43-600 JAWORZNO  
e-mail: jaworzno@um.jaworzno.pl

tel. (032) 618 15 00, fax (032) 618 15 01  
www.jaworzno.pl

Jaworzno, 8 stycznia 2010

IM.IK.2222/4/6/10

ISO 9001



GMINA  
**FAIR PLAY**  
2005, 2006



Bezpieczna  
Gmina  
**2005**

Szanowna Pani Prezes

Małgorzata Anna Krasnodębska-Tomkiel

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

Plac Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa

*Szanowna Pani Prezes*

Prezydent Miasta Jaworzna, zarządca dróg w mieście na prawach powiatu pragnie poinformować Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów o możliwości naruszania praw konsumentów przez koncesjonariusza autostrady płatnej Kraków-Katowice Stalexport Autostrada Małopolska S.A.

Standard wyposażenia technicznego autostrady płatnej określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. (Dz. U. z dnia 15 lutego 2002 r.) w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (wcześniej było to rozporządzenie z 14 maja 1997 r. Dz. U. z dnia 19 czerwca 1997 r.). Zgodnie z § 61 ww rozporządzenia autostrada płatna powinna być oświetlona gdy obszar, przez który przebiega jest oświetlony i występuje zagrożenie oślepienia uczestników ruchu lub w obrębie węzła, jeżeli jedna z krzyżujących się dróg jest oświetlona.

Tymczasem koncesjonariusz od początku eksploatacji autostrady nie eksploatuje istniejącego oświetlenia na znajdujących się w Jaworznie węzłach Jeleń i Byczyna. Gmina Jaworzno eksploatuje oświetlenie uliczne znajdujące się na krzyżujących z autostradą ulicach: Krakowskiej i Wygoda. Ponadto, oświetlany jest również obszar zabudowy mieszkaniowej przy węźle Byczyna i teren parku przemysłowego przy węźle Jeleń. Zachodzą zatem obie okoliczności z rozporządzenia, które wymagają oświetlenia autostrady i węzłów.

Klienci autostrady, nabywając bilety na przejazd, zawierają za każdym razem wzajemną umowę z koncesjonariuszem, który zobowiązuje się dostarczyć usługę przejazdu autostradą płatną, której standardy określone zostały precyzyjnie w Rozporządzeniu.

Niewykonywanie oświetlenia węzłów po zmierzchu i w warunkach ograniczonej widoczności jest niedotrzymaniem umowy, co oznacza, że cena narzucona za przejazd autostradą płatną ma – moim zdaniem - charakter nieuczciwy. Daje to podstawę do ukarania przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Pragnę zwrócić uwagę, że na odcinkach bezpłatnych autostrady A4, zarządzanej przez GDDKiA oświetlane są wszystkie węzły w przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w rozporządzeniu. Odcinek zarządzany przez SAM S.A. jest obecnie najdroższą płatną autostradą w Polsce. Klienci mają prawo oczekiwać od koncesjonariusza przynajmniej spełnienia minimalnych wymagań technicznych.

Tymczasem po analizie Rozporządzenia potrafię wskazać jeszcze dwa elementy, które na płatnym odcinku powinny być zastosowane, a mimo wykonywania koncesji od 13 lat spółka ich nie realizuje - zgodnie z § 77. ww Rozporządzenia osłony przeciwolśnieniowe należy stosować w celu zapewnienia uczestnikom ruchu ochrony przed oślepianiem przez światła pojazdów nadjeżdżających z przeciwnego kierunku ruchu. Osłony przeciwolśnieniowe powinny zapewnić osłonę na całym zagrożonym oślepianiem odcinku autostrady. Koncesjonariusz nie zabudował ani jednej osłony przeciwolśnieniowej. Konieczność taka występuje przynajmniej na łącznicach węzłów autostradowych. Ze względu na parametry łuków poziomych i pionowych, podczas przekraczania przez autostradę wzniesień Garbu Tęczyńskiego, również na tym odcinku może występować niebezpieczeństwo oślepiania.

Kolejnym przykładem niedostosowania autostrady do pobierania opłat, które mają wpływ na komfort i bezpieczeństwo jej użytkowników, jest łamanie przez koncesjonariusza § 112. rozporządzenia mówiącego o tym, że podpory urządzeń organizacji i zarządzania ruchem oraz słupy oświetleniowe, które mogą stanowić zagrożenie dla uczestników ruchu na autostradzie, powinny być wyposażone w przeguby lub podstawy ograniczające zagrożenie bezpieczeństwa. Zabudowane w pasie drogowym płatnego odcinka autostrady latarnie - w tym te niedziałające - mają żelbetonową konstrukcję słupów oświetleniowych. Kolizja z takim słupem stanowi śmiertelne zagrożenie, gdyż jest to przeszkoda nieodkształcalna. Sztywna konstrukcja powoduje, że w przypadku złamania go u podstawy słup przygniata pojazd. Rozporządzenie nakazuje chronić kierowców przed skutkami takich kolizji również barierami energochłonnymi lecz przy dużych prędkościach lub dużej masie pojazdu bariery nie dają gwarancji bezpieczeństwa.

Stosowane obecnie podczas budowy nowych dróg słupy mają specjalną, bezpieczną konstrukcję. W chwili uderzenia z dużą prędkością ścinane są główki śrub utrzymujących słup na fundamencie i urządzenie przemieszcza się nad pojazdem, który spowodował kolizję.

O stosunku koncesjonariusza do klientów świadczy również fakt, że na bezpłatnych odcinkach autostrady stosowane jest strukturalne malowanie linii krawędziowych, które informują kierowcę o zjeżdżaniu z jezdni. Nie wymagają tego przepisy, lecz poprawia to bezpieczeństwo. Najdroższa autostrada w Polsce ma linie krawędziowe malowane tanią farbą cienkowarstwową.

Ideą partnerstwa publiczno-prywatnego było uzyskanie usług publicznych taniej i lepiej. Przypadek autostrady A4 pokazuje na wynaturzenie tej idei - z powodu monopolistycznej pozycji koncesjonariusza jest drożej i gorzej.

Uważam, że wobec powyższego UOKiK winien wszcząć postępowanie zmierzające do ukarania SAM S.A. za naruszanie praw konsumentów i w konsekwencji do doprowadzenia najdroższej w kraju płatnej autostrady do standardów wymaganych przez prawo.

*Z poważaniem*

PREZYDENT MIASTA  
WAWRZNA  
*[Podpis]*