



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, 16 luty 2010

IM.IK.2222/45G10

ISO 9001



GMINA
FAIR PLAY
2005, 2006



Bezpieczna
G m i n a
2005

**Szanowny Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury RP**

Zwracam się z wnioskiem o wprowadzenie zmian do Umowy Koncesyjnej na budowę przez przystosowanie autostrady A-4 na odcinku Katowice (węzeł Murkowska, km 340,2) – Kraków (węzeł Balice, km 401,1) o długości 60,9 km do wymogów Płatnej Autostrady oraz eksploatację autostrady na tym odcinku z dnia 19 września 1997 roku, polegających na zobowiązaniu koncesjonariusza do eksploatacji węzła Jeleń.

Wprowadzenie takiej zmiany podyktowane jest interesem publicznym, na straży którego winien stać Minister Infrastruktury RP. Autostrada A4 nie powstała jako eksterytorialny korytarz transportowy – była częścią układu drogowego łączącego aglomerację krakowską i śląską oraz wszystkie miasta znajdujące się w pasie osiedleńczym pomiędzy Krakowem a Katowicami. Częstotliwość węzłów była ściśle powiązana z rzeczywistymi potrzebami mieszkańców tego obszaru.

Wprowadzenie koncesyjnego systemu budowy autostrad w połowie lat 90. okazało się mało efektywnym sposobem budowy tych dróg. Wielokrotnie potwierdzały to państwowe organy kontroli. Niedawno wygasła koncesja dla Autostrady Południe S.A. gdyż banki nie udzieliły kredytów na budowę odcinka A1.

Koncesyjny system budowania autostrad działa źle. Jest on kosztowny ze względu na wyższy niż w systemie publicznym koszt pozyskania kapitału, koncesjonariusze zainteresowani są rentą budowlaną co sprawia, że projektowane rozwiązania techniczne autostrady nie są takie jakich oczekiwała by strona publiczna. Bolesnie przekonała się o tym GDDKiA przejmując dokumentację wykonaną na zlecenie APSA. Autostrady koncesyjne mają wyraźnie niższy standard niż te budowane ze środków publicznych – A4 do dziś nie spełnia wymogów autostrady płatnej, na A2 konstrukcję i nawierzchnię autostrady wykonano niezgodnie z projektem co doprowadziło do poważnych uszkodzeń jezdni.

Żaden koncesjonariusz nie jest zainteresowany jak najszerzym udostępnianiem drogi. Każdy dodatkowy węzeł jest dla niego kosztem i kłopotem. Dla SAM problemem będzie zwiększenie natężenia ruchu powyżej przepustowości dwupasowej jezdni i wynikająca z tego konieczność rozbudowy autostrady. Będzie dążył do utrzymywania poziomu ruchu na stałym poziomie regulując to barierą popytową – ceną za przejazd. Wzrastający ruch między aglomeracjami obciążał będzie drogi publiczne. Czy o to chodziło w budowie autostrad?

Według NIK kolejne aneksy do umowy usunęły wszelkie ryzyka prowadzenia działalności koncesjonariusza przenosząc je, łącznie z kosztami ewentualnych odszkodowań, na stronę publiczną. Nie sposób wobec powyższego znaleźć jakąkolwiek zaletę przyjętego systemu koncesyjnego. Dlatego uważam, że Minister Infrastruktury RP powinien zrealizować zalecenia NIK i doprowadzić do zmian umowy koncesyjnej.

Oczekuję rozpatrzenia wniosku w trybie KPA.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Krzysztof Cierniewski
Pełnomocnik ds. rozwoju