

Stanowisko Urzędu Miejskiego w Jaworznie dotyczące informacji znajdujących się na stronie internetowej firmy STALEXPORT AUTOSTRADA MAŁOPOLSKA S.A (www.autostrada-a4.pl). Tłustym drukiem zaznaczono informacje zaczerpnięte bezpośrednio ze strony koncesjonariusza.

[Stalexport] „Umowa podpisana ze stroną publiczną przewiduje, że inwestycje będą realizowane w całym 30-letnim okresie trwania koncesji. Część z nich zrealizowano przed uruchomieniem poboru opłat, ale zdecydowaną większość z nich zaplanowano do realizacji w kolejnych latach koncesji”

[Urząd Miejski] Umowa podpisana w 1997 roku zakładała, że koncesjonariusz przebuduje istniejącą autostradę A4 do wymogów autostrady płatnej i po tym rozpocznie pobór opłat. Stalexport nie był jednak w stanie zgromadzić wystarczającej ilości pieniędzy. Spółka miała tylko 61 milionów złotych na przeprowadzenie wszystkich inwestycji wartych kilkaset milionów a banki odmówiły kredytu.

Zgodnie z wygraną koncesją Stalexport miał 12 miesięcy na zgromadzenie pieniędzy, dwa miesiące później miał rozpocząć roboty budowlane, które miały trwać 15 miesięcy. Nie doszło do tego.

Rząd zamiast odebrać koncesję podpisywał trzy kolejne aneksy przesuwające termin jaki miał Stalexport na zgromadzenie pieniędzy. Niestety spółka miała coraz większe problemy finansowe i ostatecznie rząd zgodził się, żeby Stalexport na początku zbudował tylko bramki do poboru opłat i z wpływów z nich finansował dalszą budowę.

Poza bramkami zbudowano też łączność autostradową. Powstała przy okazji kładzenia kabli światłowodowych, które przynoszą koncesjonariuszowi milionowe zyski. Dopiero w czwartym aneksie – podpisanym cztery lata po uzyskaniu koncesji - podzielono inwestycje na fazy – pierwszą, w której było absolutne minimum do pobierania opłat, i drugą, w której miały powstać węzły autostradowe, ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, odwodnienie, przejazdy awaryjne etc.

Roboty te zaczęły się w 2003 roku i końca nie widać. Autostrada do dziś nie spełnia wymogów autostrady płatnej. Nie znane nam są przepisy, na podstawie których kolejni ministrowie transportu wyrażają zgodę na pobór opłat na autostradzie nie spełniającej wymogów. W ustawie o autostradach płatnych nie ma na ten temat słowa. Czekamy na wyjaśnienia ministra.

[Stalexport] „Inwestycje na A4 Katowice-Kraków realizowane są zgodnie z harmonogramem uaktualnianym w porozumieniu ze stroną publiczną, a niektóre z nich realizowane są przed czasem, czego przykładem jest wymiana nawierzchni i modernizacja 31 obiektów mostowych, którą zakończono w 2009 r. na 2 miesiące przed terminem.”

NIK kontrolował wielokrotnie przedsięwzięcie budowy autostrady płatnej. Do końca 2005 roku praktycznie żadna inwestycja nie była realizowana zgodnie z harmonogramem. Pobieranie opłat rozpoczęło się na niezakończony budowie - w Balicach odbiór budowlany bramek nastąpił dopiero po kilku miesiącach od rozpoczęcia poboru opłat. Ponadto koncesjonariusz nigdy nie sporządził dokumentacji budowlanej i nie uzyskał pozwolenia na budowę dla całej autostrady płatnej. Dzielił przedsięwzięcie na kawałki, dla których pozwolenia uzyskiwał odrębnie. Pozwoliło mu to uniknąć budowy niektórych elementów autostrady jakich wymagały przepisy o autostradach płatnych. Ale wystarczy poczytać raport NIK:

„Stalexport S.A. nie realizowała również pełnego zakresu robót budowlanych, zmienionego z jego inicjatywy aneksem nr 4 z dnia 20 września 2001 r. Zmieniony tym aneksem zakres robót przewidywał wykonanie w latach 2001-2004 – w ramach etapu IIa – 9 zadań o wartości 126 mln zł. Roboty te koncesjonariusz realizował niezgodnie z harmonogramem ustalonym w umowie koncesyjnej. Koncesjonariusz zawarł 6 kontraktów, w których zakresy rzeczowe i terminy realizacji zadań nie odpowiadały ustaleniom umownym. W rezultacie do połowy 2005 r. koncesjonariusz podjął realizacji jedynie 4 zadań, o wartości ok. 39,7 mln zł.:

Do końca 2004 r. Stalexport SA wybudowała jedynie 9 przejazdów awaryjnych (za 2,6 mln zł) z ogółem 16 planowanych (za 4 mln zł), przy czym 5 przejazdów wybudowano z 3 miesięcznym opóźnieniem.

Z planowanych do wykonania do końca II kwartału 2003 r. ekranów akustycznych o łącznej długości 16,6 km zlokalizowanych w 33 punktach (za 15 mln zł), podjęto budowę jedynie 2,3 km ekranów w 3 lokalizacjach (za 3,95 mln zł). Roboty rozpoczęto w dniu 18 sierpnia 2003 r. i planowano zakończyć w dniu 24 kwietnia 2004 r. Faktycznie zakończono je w dniu 27 lipca 2004r., tj. z 3-miesięcznym opóźnieniem.

Budowa posterunku policji drogowej w Balicach z garażami planowana była do wykonania jeszcze w I etapie przedsięwzięcia koncesyjnego. Roboty rozpoczęto w ramach etapu IIa dopiero dniu 7.03.2003 r. i planowano zakończyć do dnia 31.10.2003 r. (za kwotę 1,8 mln zł). Odbioru robót budowlanych dokonano w dniu 19.12.2003 r. – tj. z dwumiesięcznym opóźnieniem. Ostateczny koszt budowy wyniósł 2,7 mln zł.”

Jedyną prawdą z tego co napisał rzecznik koncesjonariusza jest to, że ostatni remont nawierzchni i mostów skończył się dwa miesiące przed terminem umowy z wykonawcą. Ale trudno kłaść nawierzchnię ze specyficznego rodzaju asfaltu – SMA, który wymaga ciepłej i bezwietrznej pogody, przy minus 16 stopniach Celsjusza jakie panowały w na przełomie grudnia i stycznia 2010 roku. Albo w takich temperaturach kończyć remontować wiadukty. Wykonawca skończył roboty w listopadzie – przed mrozami i dwa miesiące przed końcem kontraktu – którego termin zakończenia na środek zimy ustalił koncesjonariusz.

[Stalexport] „Do tej pory spółka ze środków własnych, w tym z przychodów z poboru opłat oraz kredytów komercyjnych zrealizowała szereg dużych inwestycji na A4. Wybudowano m.in.:

- **2 obwody utrzymania autostrady**
- **- sieć łączności autostradowej**
- **- 10 km ekranów akustycznych**
- **- 15 przejazdów awaryjnych**
- **- system monitoringu warunków pogodowych wraz z tablicami zmiennej treści**
- **- posterunek policji autostradowej**
- **- 2 place poboru opłat z 4 parkingami**
- **Spółka wymieniła nawierzchnię na całym 61-km odcinku koncesyjnym oraz na węzłach autostradowych. Wyremontowano 31 mostów i wiaduktów. Wymieniono wszystkie pionowe znaki drogowe.”**

Prawda. Tyle, że przypomnijmy – te roboty miały być skończone wiosną 2000 roku. A nie w 2010.

Co na to NIK: „Koncesjonariusz nie podjął budowy stanowiska awaryjnego dla pojazdów przewożących ładunki niebezpieczne, planowanego do realizacji w Obwodzie Utrzymania w Brzęczkowicach. Nie rozpoczął również wymaganych umową koncesyjną, w brzmieniu nadanym aneksem nr 4 robót budowlanych związanych z odwodnieniem autostrady, niezbędnych dla likwidacji występujących na niektórych odcinkach zastoisk wód opadowych, zagrażających bezpieczeństwu ruchu na autostradzie.” No i dalej można wymieniać – niewykonane węzły, nieskończone ekrany, w tym ani jeden nie zaczęty ekran akustyczny w Jaworznie...

Nakłady inwestycyjne

[Stalexport] „Inwestycje wykazane powyżej pochłonęły dotychczas blisko 830 mln zł, a do końca koncesji, czyli do roku 2027 r. szacuje się, że wyniosą one jeszcze ok. 2 mld zł. Po wygaśnięciu koncesji autostrada wraz całą wybudowaną przez koncesjonariusza infrastrukturą zostanie przekazana Skarbowi Państwa, przy czym w trakcie całego procesu inwestycyjnego SAM nie korzysta z żadnych gwarancji, czy też dotacji ze Skarbu Państwa.”

Średniorocznie – jak wyliczył NIK -koncesjonariusz otrzymuje od drugiej połowy 2005 roku około 55 milionów złotych rocznie środków budżetowych z Krajowego Funduszu Drogowego (jak najbardziej państwowego) z tytułu rekompensaty za jeżdżące A4 ciężarówki z winietami.

Aneksem nr 5 - według NIK - ustanowiono solidarną odpowiedzialność reprezentującego Skarb Państwa Ministra i koncesjonariusza za dokonanie zamknięcia finansowego, czyli zaciągnięcie 380 milionów kredytu. Żeby tego było jeszcze mało – w latach 2007-2009 z budżetowych pieniędzy przebudowano węzeł murckowski w Katowicach, który w całości znajduje się na odcinku koncesyjnym Stalexportu. Węzeł ten – bez zmiany koncesji – jest dziś utrzymywany w całości przez GDDKiA, choć powinien odpowiadać i płacić za to Stalexport.

Co do wartości inwestycji: do 2000 roku – w fazie I, w celu rozpoczęcia poboru opłat Stalexport wydał 108,63 mln zł - według załącznika nr 9 do aneksu nr 4 Umowy koncesyjnej (Punkt Poboru Opłat Brzęczkowice – 35,93 mln zł. PPO Balice – 29,25 mln zł, Obwód Utrzymania Autostrady Brzęczkowice – 20,87 mln zł, łączność autostradowa - 19,92 mln zł, organizacja i bezpieczeństwo ruchu – 2,44 zł, zamknięcie węzła Jeleń - 0,24). Niestety nie jesteśmy w stanie zweryfikować rzeczywistych kwot, jednak w kwestii zamknięcia węzła Jeleń potrafimy udowodnić, że zostały one zawyżone jedenastokrotnie.

Druga faza została podsumowana przez NIK do 2005 roku – koncesjonariusz podjął się wówczas robót wartych niespełna 40 milionów złotych - 9 przejazdów awaryjnych (za 2,6 mln zł), 2,3 km ekranów w 3 lokalizacjach (za 3,95 mln zł), remonty wiaduktów i mostów - 30,4 mln zł i budynku Policji autostradowej w Brzęczkowicach - 2,7 mln zł.

Po 2005 roku na temat kontraktów chwalili się ich wykonawcy i sam Stalexport w sprawozdaniach:

- Budowa Ekranów Dźwiękochłonnych w ciągu A-4 Katowice Kraków - 20,349 mln zł - Signalco Ltd.
- Remont 5 obiektów mostowych i nawierzchni odcinków jezdni autostrady A-4 : km 343+250 - km 345+540 (w tym naprawa szkody górniczej) i km 376+250 - km 376+700 - 28,871 – Budimex Dromex
- Budowa magazynu soli, placu manewrowego i budynku socjalnego dla obsługi w Rudnie – 4,1 mln zł – Budimex Dromex.
- Remont 7 obiektów mostowych oraz 24 km nawierzchni autostrady - 178,46 mln zł - Budimex Dromex.
- Remont 10 obiektów mostowych i 26 km autostrady – 142,187 mln zł - Pavimetal

W którą stronę nie liczyć wychodzi nieco ponad 413 milionów zł. Nawet razem z infrastrukturą do poboru opłat nadal znacznie brakuje do 830 mln zł. Nawet gdyby doliczyć VAT, który koncesjonariusz przecież sobie odpisuje to nadal brakuje setek milionów do tych wyliczeń.

Stalexport zamierza wydać jeszcze... dwa miliardy na autostradę. Za taką kwotę można zbudować, po obecnych cenach, 50 kilometrów zupełnie nowej autostrady, w zupełnie nowym miejscu. Należy zatem tę kwotę włożyć między bajki.

Podział przychodów z tytułu poboru opłat

[Stalexport] „Przychody z tytułu poboru opłat po pokryciu kosztów utrzymania i eksploatacji przeznaczane są przede wszystkim na dalsze inwestycje, potem kolejno na wpłaty na rzecz Skarbu Państwa w postaci różnego rodzaju podatków i opłat oraz na koszty finansowania inwestycji związane z kredytem zaciągniętym na ich realizację. Do końca koncesji ww. wpłaty koncesjonariusza do Skarbu Państwa wyniosą ok. 2,4 mld zł. Jeśli chodzi o zyski wykazywane przez spółkę w sprawozdaniach finansowych, to mają one charakter czysto księgowy. Spółka dotychczas nigdy nie wypłaciła dywidendy z zysków.

Stalexport z podatków odprowadza głównie VAT. I rzeczywiście przez cały okres koncesji będzie to kwota sięgająca około półtora miliarda złotych. W tym samym czasie z Krajowego Funduszu Drogowego otrzyma miliard sto milionów rekompensat za przejazd tirów. Ma również wypłacić Skarbowi Państwa 900 milionów z zysków i spłacić kredyt w wysokości 45 milionów euro zaciągnięty przez Państwo w 1995 roku na dostosowanie nawierzchni do wymogów autostradowych. Stalexport miał zacząć ten kredyt spłacać najpóźniej dwa lata temu. Nie zaczął go spłacać do dziś.

Zyski są albo ich nie ma. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie ma najmniejszych wątpliwości, że koncesjonariusz prowadzi niezwykle zyskową działalność – w ciągu poprzednich czterech lat mimo prowadzenia remontów miał każdego roku ponad 50 milionów złotych zysków przy przychodach netto przekraczających 130 milionów złotych rocznie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat miał ponad miliard złotych przychodów. Dysponuje też kredytem na 15 lat na kwotę 380 mln zł na remonty. Stać go było na zapłacenie za usługi doradczą 30 milionów złotych w pierwszych latach koncesji – wg NIK i wypłacenie Stalexportowi S.A. 127 mln zł, gdy przeniósł on koncesję na spółkę córkę Stalexport Autostrada Małopolska. Codziennie na bramkach i z tytułu rekompensaty z KFD koncesjonariusz pobiera ponad pół miliona złotych. Dochody czerpie również z dzierżawy elementów infrastruktury autostradowej. Wg NIK do połowy dekady pobrał tak 29 mln złotych.

Warunki techniczne dla A4 Katowice-Kraków

[Stalexport] „Zgodnie z powszechnie obowiązującą zasadą, dla inwestycji realizowanych w różnych okresach zastosowanie znajdują przepisy budowlane właściwe dla okresu realizacji danej inwestycji. Zasadę tę odzwierciedla par. 130 Rozporządzeń Ministra Infrastruktury z 1997 i z 2002 w sprawie warunków technicznych, jakie powinna spełniać autostrada płatna. Przewiduje on, że przepisów ww. Rozporządzeń nie stosuje się do budowy autostrad, wobec których przed dniem wejścia w życie Rozporządzenia została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę, lub został złożony wniosek o wydanie takiej decyzji. Pozwolenia na budowę A4 Katowice-Kraków zostały wydane przed rokiem 1997, a zatem autostrada została wybudowana zgodnie z przepisami (warunkami technicznymi) obowiązującymi przed rokiem 1997.”

Pozwolenia na budowę A4 między Krakowem a Katowicami zostały wydane i „skonsumowane” pozwoleniami na użytkowanie przed 1997 roku – dotyczyły autostrady bezpłatnej – jako drogi publicznej.

Stalexport otrzymał koncesję na budowę autostrady płatnej. Miał uzyskać pozwolenie na budowę autostrady płatnej i taką autostradę zbudować. Przepis przejściowy dotyczył autostrad płatnych a na A4 między Krakowem a Katowicami przez podpisaniem umowy koncesyjnej nie było pozwolenia na budowę płatnej autostrady lecz zaledwie decyzja lokalizacyjna dla autostrady płatnej, z której to zapisów koncesjonariusz wybiórczo korzystał.

[Stalexport] „Obecne, uzgodnione ze stroną rządową, priorytety inwestycyjne na autostradzie A4 dotyczą inwestycji proekologicznych tj. w nowoczesne systemy odwodnienia autostrady i budowę kolejnych ekranów akustycznych oraz modernizacji kolejnych mostów i wiaduktów. Spółka jest jednak otwarta na propozycję Skarbu Państwa odnośnie zmiany priorytetów inwestycyjnych.

Koncesjonariusz przystępując w przyszłości do rozbudowy bądź modernizacji infrastruktury autostradowej na podstawie nowych pozwoleń na budowę, będzie realizował te inwestycje zgodnie z obowiązującymi przepisami. Dotyczy to np. oświetlenia węzłów autostradowych zaplanowanych do przebudowy tj. Węzła Mysłowice oraz Węzła Byczyna, na którym obecnie istniejąca instalacja oświetleniowa wymagać będzie całkowitej wymiany”

Jak opisywaliśmy wyżej – Ministerstwo Infrastruktury od 13 lat jest w niezrozumiały sposób bezradne wobec Stalexportu. Spółka miała zbudować autostradę płatną – nie zbudowała. Miała ją eksploatować zgodnie z przepisami – nie eksploatuje. Za każdym razem tłumaczy, że będzie to robił w przyszłości. Zostało jej jeszcze 17 lat koncesji może zdaży.

Utrzymywanie oświetlenia skrzyżowań jest obowiązkiem każdego zarządcy drogi. Dziwnym trafem nie dopełnia go zarządca drogi płatnej a realizują zarządcy dróg utrzymywanych z budżetu – zarówno w Jaworznie jak i Chrzanowie.

Przypomina to opisany przez NIK proceder nie utrzymywania, nie dokonywania przez koncesjonariusza bieżącej konserwacji wiaduktów, co doprowadziło niektóre z nich do stanu przedawaryjnego i przyczyniło się do znacznego podrożenia ich remontów. Oświetlenie ul. Wygoda nad węzłem Jeleń i Krakowskiej w Byczynie pochodzi z tego samego okresu co latarnie na autostradzie. Nasze jest sprawne.

Oslony przeciwolśnieniowe

[Stalexport] „Oslony stosuje się na odcinkach autostrad zagrożonych olśnieniem. Obecnie na A4 Katowice-Kraków takie zagrożenie na jezdniach głównych nie występuje z uwagi na przewidziany konstrukcyjnie szeroki 12 metrowy pas rozdziału. Nie stwierdzono także występowania takiego zjawiska na łącznicach węzłów, gdzie łącznice o przeciwbieżnych kierunkach ruchu są odpowiednio oddalone albo znajdują się na różnych poziomach.”

Pas rozdziału jest przeznaczony na dobudowę trzecich jezdni, a nie po to, żeby nie montować ekranów przeciwolśnieniowych. Proponujemy zarządcy autostrady przejechać się autostradą na światłach drogowych – po reakcji kierowców jadących z przeciwka przekona się czy osłony są zbędne czy potrzebne. Ze względu na to, że na węźle Byczyna ul. Krakowska biegnąca w stronę wysypiska przebiega równolegle do łącznicy zjazdowej z autostrady – w tym miejscu muszą być zastosowane osłony.

Oznakowanie poziome autostrady

[Stalexport] „Na A4 Katowice- Kraków stosowana jest farba odblaskowa, która w porównaniu z tzw. farbami grubowarstwowymi stanowi zdecydowanie lepsze rozwiązanie pod względem utrzymania i bezpieczeństwa. Najwyższej jakości farby odblaskowe, takie jak na A4 Katowice-Kraków, stosowane są na większości północnoeuropejskich autostrad. By utrzymać właściwą odblaskowość oraz właściwości antypoślizgowe oznakowania jest ono odnawiane co 2 lata. Oznakowanie grubowarstwowe nie sprawdza się na autostradach, ponieważ zwiększa ryzyko utraty przyczepności przy dużej szybkości (szczególnie przez motocykle), a także jest gorzej widzialne w porze nocnej niż farby odblaskowe.”

Grubowarstwowe malowanie krawędziowe sprawdza się na państwowych autostradach bezpłatnych a na prywatnej - płatnej się nie sprawdza. Kilka danych technicznych – stosowana przez Stalexport farba cienkowarstwowa rozpuszczalnikowa ma taką samą jak grubowarstwowe malowanie strukturalne odblaskowość początkową – 300 mcd/m²·lx (mikandeli światłości na metr kwadratowy x natężenie światła). Czyli zaraz po pomalowaniu jest równie dobrze widoczna jak grubowarstwowa. Nawet odblaskowość końcowa – osiągnięta po okresie eksploatacji wynosi tyle samo – 100 mcd/m²·lx. Jednak farby cienkowarstwowe mają roczny okres eksploatacji, strukturalne zaś – trzy lata. Oznacza to, że Stalexport sam w swoim oświadczeniu przyznaje się do tego, że zaniedbuje corocznego malowania oznakowania poziomego farbą cienkowarstwową.

Malowanie grubowarstwowe strukturalne jest dwukrotnie lepiej widzialne podczas deszczu. Na autostradach powinno być stosowane jako linie krawędziowe malowanie strukturalne – poprawia bezpieczeństwo w przypadku gdy kierowcy przysypiają podczas „nudnej” jazdy na długich, prostych odcinkach. Linia przerywana – biegnąca środkiem jezdni – powinna być ze względów bezpieczeństwa – właśnie z powodu motocyklistów – cienkowarstwowa. I odnawiana co roku z powodu utraty odblaskowości. Malowanie cienkowarstwowe ma oczywiście zalety – jest najłatwiejsze do aplikacji i najtańsze. Na najdroższej w Polsce autostradzie.

Zapisy umowy ze stroną publiczną w zakresie dróg alternatywnych

[Stalexport] „W umowie ze stroną publiczną nie ma zakazu modernizacji dróg alternatywnych, nie ma także zapisów, które umożliwiłyby koncesjonariuszowi blokowanie modernizacji takich dróg. Spółka nigdy nie blokowała inwestycji na drogach alternatywnych.”

Umowa koncesyjna nie zajmuje się drogami alternatywnymi lecz konkurencyjnymi – DK79 i DK94. Zostały w umowie wymienione kategorie robót jakie można na drogach konkurencyjnych wykonywać. I publiczna strona umowy – GDDKiA precyzyjnie zapisów umowy się trzyma. Nie są wykonywane na drogach konkurencyjnych żadne roboty spoza dopuszczalnego katalogu. Żaden urzędnik nie będzie ryzykował odpowiedzialności za doprowadzenie do wypłaty odszkodowań prywatnej spółce, gdyż stanowiłoby to naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Stalexport w 2008 roku dwukrotnie negatywnie uzgodnił budowę drogi wojewódzkiej pn.: Droga Współpracy Regionalnej powołując się na tajne zapisy umowy koncesyjnej co zablokowało na wiele miesięcy projektowanie tej drogi.

[Stalexport] „Zapisy umowy zawartej ze stroną publiczną w zakresie dróg alternatywnych, przewidujące możliwość wypłaty odszkodowania przez Skarb Państwa, są standardowym rozwiązaniem stosowanym w umowach rzeczywistego poboru opłat (zarówno w Polsce, jak i na świecie), w których ryzyko ruchu i tym samym poziomu przychodów jest w pełni przeniesione na koncesjonariusza.”

Zapisy umowy koncesyjnej zostały utajnione nie z powodu woli strony publicznej ale na wyraźne życzenie koncesjonariusza pierwszej w Polsce umowy koncesyjnej. Przesadą jest twierdzenie wobec powyższego faktu, że jest to zapis standardowy. Tym bardziej, że nie istnieje żadna delegacja w przepisach prawa czy ustawie o autostradach płatnych do ograniczania konkurencji na drogach.

[Stalexport] „Ww. zapisy pojawiły się już w pierwszej wersji umowy z 1997 r. Zabezpieczają one koncesjonariusza przed sytuacją, w której przeniesienie dużej części ruchu na wysokiej jakości drogi równoległe mogłoby zagrozić możliwości gromadzenia przez koncesjonariusza środków na utrzymanie autostrady i realizację szeregu inwestycji, do których został zobligowany i w konsekwencji uniemożliwiłoby mu realizację umowy zawartej ze stroną publiczną.”

Autostrada jest naturalnym monopolem. Istnieje tylko jedno miejsce na świecie gdzie funkcjonują obok siebie równoległe autostrady – w dolinie Renu. Ale tam są to drogi bezpłatne. Umowa koncesyjna

nie mówi nic o wysokiej jakości drogach konkurencyjnych – na istniejących drogach – 79 i 94 dopuszczone są tylko roboty konserwacyjne i remontowe. Czyli: odnowa nawierzchni, budowa pasa ruchu włączania i wyłączania, przed lub za skrzyżowaniem, o długości nie przekraczającej 250 m i nie stanowiącego części tunelu lub wiaduktu, oznakowanie pionowe, elementy odwodnienia, oznakowanie poziome, bariery, balustrady, obiekty ochrony środowiska, ulepszenia na przejazdach kolejowych, łatanie, uszczelnianie bądź przebudowy na krótkich odcinkach.

Węzeł Jeleń

[Stalexport] „Zgodnie z zapisami umowy podpisanej ze stroną publiczną Węzeł Jeleń został przeznaczony do całkowitego zamknięcia.”

Jesteśmy bliscy pewności, że w umowie koncesyjnej z 1997 roku nie pada nazwa węzła Jeleń. Jeżeli by było, to zarówno Ministerstwo Infrastruktury jak i sam koncesjonariusz pokazaliby tę część umowy koncesyjnej. Słowo Jeleń pojawia się w załączniku nr 9 do aneksu nr 4 z 2001 roku jako wyliczenie wykonanej roboty budowlanej pn. zamknięcie węzła Jeleń.

Zgodnie z decyzją lokalizacyjną węzeł został pozostawiony do dyspozycji koncesjonariuszowi. Może go utrzymywać lub zamknąć. To ustalenie jest niezgodne z wszystkimi regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi.

[Stalexport] „W 2000 r. na prośbę ówczesnego prezydenta Jaworzna otworzono na Węzle Jeleń zjazd z A4 z kierunku Katowic do Jaworzna i wjazd z Jaworzna na autostradę w kierunku Katowic.”

Jesteśmy wdzięczni. Otwarcie zjazdu w stronę punktu poboru opłat pozwala koncesjonariuszowi pobierać 8 złotych za przejechanie 8 kilometrów. Nawet na najdroższych na świecie japońskich autostradach jest taniej (około 70 gr za km, Japończycy sami doszli, że to absurd i w tym roku zlikwidują pobór opłat na jednej piątej autostrad, żeby pobudzić gospodarkę).

[Stalexport] „Miasto jest zatem skomunikowane z autostradą A4 w największym możliwym obecnie stopniu.”

Zgodnie z warunkami technicznymi węzeł Jeleń może obsługiwać wszystkie relacje a nie tylko połowę z nich.

[Stalexport] „Dodatkowo węzeł Byczyna w istniejącym kształcie komunikuje drogę krajową 79 oraz miasto Jaworzno z pozostałymi kierunkami, tj. z i do Krakowa.”

Ten półwęzeł istniał zanim na autostradzie pojawił się Stalexport. Węzeł Byczyna miał być rozbudowany do węzła pełnego zgodnie z umową zawartą w 1997 roku przed 2000 rokiem. Potem Stalexport obiecywał Ministerstwu, że zbuduje go w 2003 roku. Potem wyjaśniał Prezydentowi miasta, że powstanie po 2008 roku. Dziś twierdzi, że po 2013 roku. Na szczęście koncesja kończy się w 2027.

Tomasz Tosza

*Kierownik projektu przebudowy
Drogi Krajowej DK 79 w Jaworznie*