



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-6.054.2.2026

Warszawa, 28 stycznia 2026

Szanowny Pan

**Włodzimierz Czarzasty**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 14491 Posła na Sejm RP pana Łukasza Kmity z dnia 8 stycznia 2025 r., przedstawiam poniższe stanowisko w sprawie.

Na wstępie należy wskazać, że w kwestii nowej nawierzchni na DK 94 w Olkuszu, na całej trasie, na której ruch został przełożony z jezdni lewej na prawą, ruch odbywa się po warstwie wiążącej wykonanej nawierzchni. Warstwa ta nie stanowi warstwy docelowej konstrukcji jezdni. Zastosowane rozwiązanie wynika z technologii robót prowadzonych „pod ruchem” (etapowanie połówkowe), umożliwiającą kontynuowanie robót na jezdni lewej w okresie zimowo-wiosennym. Docelowa warstwa ścieralna zostanie ułożona po dokonaniu przeglądu stanu technicznego warstwy wiążącej przez Inżyniera Kontraktu i Wykonawcę. W miejscach wzbudzających wątpliwości warstwa wiążąca zostanie naprawiona zgodnie z warunkami Kontraktu oraz zaleceniami Inżyniera Kontraktu.

Zarówno zastosowane mieszanki, ich składniki, jak i jakość wbudowania na etapie kontroli spełniają wymagane parametry, co potwierdzają wyniki badań kontrolnych. Lokalne wykruszenia nawierzchni nie stanowią następstwa wadliwej technologii wykonania ani zastosowania materiałów niespełniających wymagań technicznych. Ich powstanie należy wiązać z incydentalnymi zdarzeniami eksploatacyjno-wykonawczymi o charakterze losowym, mieszczących się w ryzyku realizacyjnym procesu budowlanego. Pozostają one bez wpływu na prawidłową pracę konstrukcji nawierzchni oraz nie wpływają na bezpieczeństwo użytkowania.

Natomiast, w związku z powstaniem lokalnych wykruszeń w rejonie stacji CircleK, Wykonawca dokonał doraźnej/tymczasowej naprawy w sposób powszechnie stosowany w takich przypadkach i uzgodniony z Nadzorem Inwestorskim. Docelowa warstwa ścieralna zostanie ułożona po przeglądzie stanu technicznego warstwy wiążącej przez Nadzór oraz Wykonawcę. W miejscach wzbudzających wątpliwości warstwa wiążąca zostanie naprawiona zgodnie z warunkami Kontraktu i zaleceniami Inżyniera Kontraktu, a Wykonawca przedłoży program naprawczy.

W odniesieniu do kwestii zastosowania w innych miejscach na przebudowywanym odcinku DK 94 wymiany warstwy wiążącej/wyrównawczej uprzejmie informuję, że na chwilę obecną nie zidentyfikowano konieczności napraw warstwy wiążącej w innych lokalizacjach. W przypadku ujawnienia podobnych sytuacji Wykonawca, w uzgodnieniu z przedstawicielami Nadzoru, dokona oględzin i dobierze adekwatne środki zaradcze. Przed wykonaniem warstwy ścieralnej Wykonawca robót wystąpi do Nadzoru o zgodę na jej wykonanie, a wówczas zostanie przeprowadzony przegląd wszystkich odcinków i wydana zgoda na prowadzenie dalszych prac.

Odnosząc się również do kwestii ewentualnych uwag GDDKiA (lub podmiotów działających z jej upoważnienia i na jej zlecenie) w zakresie jakości prac wykonywanych na przedmiotowym odcinku DK 94 uprzejmie informuję, że na przedmiotowym odcinku drogi, zgodnie z wymaganiami Kontraktu oraz standardami zachowania jakości, prowadzona jest stała kontrola wykonywanych robót. Ponadto, zgodnie z wymaganiami ST, wykonywane są badania nawierzchni przez laboratorium Wykonawcy i Zamawiającego. Jakość prac potwierdzają wyniki badań laboratoryjnych.

W odniesieniu do zdiagnozowania problemu tzw. „falowania nawierzchni” na odcinku przebudowywanej DK 94 w Olkuszu należy poinformować, że warstwa wiążąca nie jest warstwą docelową. Uziarnienie warstwy wiążącej jest większe w porównaniu do warstwy ścieralnej, co może powodować wrażenie większych drgań i hałasu podczas kontaktu opon z asfaltem. Należy podkreślić, że ruch odbywa się po placu budowy. W przypadku wystąpienia miejscowych błędów wykonawczych skutkujących zniżeniem jakości warstwy lub jej znacznym zdegradowaniem przez ruch, stan będzie weryfikowany po poprawie warunków pogodowych i ewentualnie wdrażany będzie program naprawczy. Ponadto, w rejonie skrzyżowań występują połączenia działek roboczych, które mają charakter rozwiązań tymczasowych, na bieżąco weryfikowanych i poddawanych korektom.

Jednocześnie podkreślam, że GDDKiA sprawuje nadzór nad realizacją inwestycji poprzez właściwe służby Oddziału oraz Nadzór Inwestorski i Inżyniera Kontraktu, a wszelkie stwierdzone usterki/nieprawidłowości są na bieżąco weryfikowane oraz usuwane zgodnie z warunkami kontraktu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu