



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.16.2026

Warszawa, 26 marca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z interpelacją nr 15351 Pana Posła Grzegorza Pudy wraz z grupą posłów z 20 lutego 2026 roku w sprawie realizacji obowiązków zimowego utrzymania drogi ekspresowej S1 przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami (*Zarządzenie nr 20 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 10 października 2025 r. w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych*) odcinek drogi ekspresowej S1 Bielsko-Biała – Stara Wieś utrzymywany jest w II standardzie zimowego utrzymania dróg.

Zgodnie prognozami pogody na dzień 06.02.2026 r. przewidywano zmianę dotychczasowych warunków pogodowych, tj. wystąpienie opadów początkowo deszczu, deszczu ze śniegiem, a lokalnie i śniegu. Temperatury oscylujące w granicach 0°C, a nocami spadek poniżej 0°C. Taką informację Rejon w Pszczynie przesłał do Wykonawcy tj. firmy Zaberd Sp. z o.o. Wrocław o godz. 10:23 w dniu 06.02.2026 r.

W dniu 09.02.2026r. godz. 22:27 Wykonawca otrzymał z Punktu Informacji Drogowej (dalej: PID) Katowice prognozę pogody, informującą o możliwości wystąpienia opadów marnącego deszczu obejmujące swym zasięgiem mi.in. powiaty bielski, Bielsko-Biała, cieszyński, Jastrzębie-Zdrój, mikołowski, pszczyński, raciborski, rybnicki, Rybnik, wodzisławski, Żory, żywiecki.

W dniu 10.02.2026 r. o godz. 1:19 PID Oddziału GDDKiA w Katowicach przesłał do Wykonawcy kolejną informację o prognozowanym opadzie marznącego deszczu lub mżawki. Ostrzeżenie dotyczyło już całego województwa śląskiego.

Kolejne ostrzeżenie o występowaniu już w wielu miejscach województwa opadów marznących, PID Oddziału GDDKiA w Katowicach przesłał do Wykonawcy tego samego dnia tj. 10.02.2026 r. o godz. 3:51. Razem z ostrzeżeniem wysłano też polecenie kontrolowania stanu nawierzchni oraz panujących warunków pogodowych.

Według informacji wynikających z meldunków Wykonawcy w dniu 10.02.2026 r. w okolicach godz. 3:30 oraz bezpośrednio przed godz. 5:30 nie stwierdzono występowania opadów, natomiast nawierzchnie były czarne mokre. Opady marznącego deszczu oraz lokalnie śniegu z deszczem i śniegu wystąpiły po godzinie 6:00 tj. po zakończonym cyklu posypywania.

Pierwszy wyjazd na przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S1 Wykonawca odnotował w dniu 09.02.2026 r. o godz. 19:00, powrót godz. 21:15. Kolejny wyjazd na ten odcinek miał miejsce w dniu 10.02.2026 r. o godz. 3:30, powrót godz. 5:30. W związku z pojawieniem się opadów deszczu i lokalnie deszczu ze śniegiem i śniegu, kolejne wyjazdy miały miejsce w dniu 10.02.2026 r. w godz. 7:40-7:50.

Zgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami, skutki takich zjawisk jak gołoledź, szron czy szadź powinny być usuwane w czasie do 3 godzin od ich stwierdzenia, natomiast śliskości pośniegowej i lodowicy – w czasie do 4 godzin od momentu powzięcia informacji o ich wystąpieniu. Standard ten odnosi się do momentu faktycznego potwierdzenia danego zjawiska, a nie jedynie do prognozy jego możliwego wystąpienia.

Z meldunku o stanie dróg z godz. 05:30 Dziennika objazdu oraz Dziennika zimowego utrzymania prowadzonego przez Wykonawcę wynika, że na odcinku S1 w tym czasie nie stwierdzono występowania śliskości, a nawierzchnia była czarna, mokra i przejezdna. Meldunki te nie potwierdzały również występowania opadów marznących przed godziną 06:00. Mając na uwadze lokalny i dynamiczny charakter marznących opadów, należy podkreślić, że w punktach obserwacji Wykonawcy nie odnotowano takich opadów przed wskazaną godziną. Nie jest zatem możliwe jednoznaczne określenie, czy – i ewentualnie o której godzinie – zjawisko mogło wystąpić na pojedynczych fragmentach drogi poza miejscami objętymi nadzorem.

GDDKiA posiada dokumentację potwierdzającą prowadzenie monitoringu stanu nawierzchni. Są to dokumenty kontraktowe prowadzone m.in. przez Wykonawcę tj.:

- meldunki ZUD z godz. 5:30,
- Dziennik dyżurnego Punktu Obsługi Kontraktu,
- Dziennik objazdu drogi,
- Dziennik zimowego utrzymania dróg,
- zarejestrowane trasy pracy sprzętu z systemu GPS SATIS.

GDDKiA prowadziła działania prawidłowo i na bieżąco informowała Wykonawcę o zmieniających się warunkach atmosferycznych i prognozach pogody. Natomiast w dalszym ciągu prowadzona jest analiza przyczynowo-skutkowa w zakresie odpowiedzialności Wykonawcy i ewentualnych zaniedbań w tym zakresie. Gromadzony jest materiał pozwalający na ustalenie okoliczności, w jakich doszło do kolizji na rozpatrywanym odcinku drogi. W dniu 13.02.2026 r. wystąpiono do Komendy Miejskiej Policji o przesłanie notatek ze stwierdzonych zdarzeń. Obecnie GDDKiA oczekuje na oficjalne stanowisko Komendy Miejskiej Policji w Bielsku-Białej, które pozwoli jednoznacznie określić okoliczności zdarzenia oraz ewentualny wpływ warunków atmosferycznych. Dopiero po uzyskaniu tych materiałów możliwa będzie ostateczna ocena, czy marznące opady rzeczywiście wystąpiły i czy mogły mieć wpływ na zdarzenie.

Dalsze czynności Zamawiającego uzależnione będą od wyników tej analizy.

Zgodnie z § 17 ust. 1 lit g) Umowy, za niedotrzymanie standardu zimowego utrzymania określonego w aktualnym na dany sezon zimowy *Zarządzeniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie standardów zimowego utrzymania dróg krajowych*, na którymkolwiek odcinku drogi, Wykonawca może zostać obciążony karą umowną w wysokości 10 000 zł, za każde takie naruszenie. W przypadku stwierdzenia innych naruszeń związanych z niezgodnością realizowanych prac z Umową, Zamawiający może obciążyć Wykonawcę karą w wysokości 2 000 zł za każde stwierdzenie.

GDDKiA w bieżącym roku, m.in. na tym odcinku drogi, planuje uruchomienie system ITS, który stanowić będzie narzędzie pomocnicze w bieżącym monitorowaniu stanu nawierzchni, warunków pogodowych oraz płynności ruchu.

W przypadku stwierdzenia potrzeby wprowadzenia zmian, właściwe procedury oraz rozwiązania zostaną odpowiednio zaktualizowane tak, aby w przyszłości ograniczyć ryzyko wystąpienia podobnych zdarzeń oraz zwiększyć skuteczność podejmowanych działań.

Co do zasady, akcją zimowego utrzymania dróg kieruje Wykonawca realizujący usługę w ramach zawartej umowy. Realizacja usług zimowego utrzymania dróg przewidziana jest okresie od 1 listopada do 31 marca w poszczególnych sezonach zimowych obowiązywania umowy. Jednocześnie w sytuacjach szczególnych związanych z wystąpieniem nadzwyczajnych warunków atmosferycznych mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, Wykonawca zobowiązany jest do podjęcia działań również poza wskazanym okresem. Wykonawca ma obowiązek prowadzić bieżący monitoring warunków pogodowych oraz w przypadku wystąpienia zagrożenia niezwłocznie podejmować działania w zakresie zimowego utrzymania dróg, bez konieczności odrębnego wezwania ze strony Zamawiającego. W sytuacji występowania zjawiska atmosferycznego oraz występowania na jezdni czynnika zimowego (śliskości, śniegu, błota pośniegowego) Wykonawca ma obowiązek zwiększenia zaangażowania sprzętu, dozowania soli i częstotliwości przejazdów sprzętu tak, by jak najszybciej osiągnąć oczekiwany stan nawierzchni.

Decyzje dotyczące rozpoczęcia i prowadzenia działań związanych z zimowym utrzymaniem pozostają w kompetencji Wykonawcy. Zgodnie z dokumentami kontraktowymi Wykonawca ponosi odpowiedzialność za skutki ewentualnych zdarzeń spowodowanych stanem nawierzchni w całym okresie zimowego utrzymania.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu