

INFORMACJA PRASOWA

GDDKiA zbliża się do zakończenia projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach obecnej perspektywy finansowej 2007-2013. Jednocześnie jako jedyny Zamawiający, wystartowała z nowymi projektami, przeznaczonymi do realizacji w ramach środków z budżetu UE na lata 2014-2020. Czas na pierwsze podsumowania mijającej perspektywy...

Ostatnie 4 lata to okres dynamicznego rozwoju polskich dróg krajowych. Od 2007 r. do chwili obecnej oddano do ruchu 2871 km dróg krajowych, w tym 1695 km autostrad i dróg ekspresowych. W konsekwencji na koniec tego roku sieć polskich dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) będzie miała 2759 km (1491 km autostrad i 1268 km dróg ekspresowych). Nasza sieć będzie dłuższa niż w Portugalii (2547 km takich tras) i w Holandii (sieć 2274 km tras). Pod względem długości autostrad i dróg szybkiego ruchu zbliżamy się do najbardziej rozwiniętych krajów Europy i szacuje się, że na przełomie 2016 i 2017 roku Polska wyprzedzi pod tym względem Wielką Brytanię.

W oparciu o fundusze w ramach mijającej perspektywy finansowej Unii Europejskiej, GDDKiA realizuje projekty, z których 47 ma już podpisane umowy o dofinansowanie. Koszt całkowity tych projektów przekracza 74 mld zł, w tym wkład unijny to 46 mld zł. Łączna suma wydatków kwalifikowanych przekracza wartość dostępnej alokacji (10,2 mld euro). Jest to działanie celowe mające na celu zapewnienie maksymalnego wykorzystania przez GDDKiA środków w ramach POIiŚ. Ponad 35 mld zł z tej kwoty zostało już przedstawione Komisji Europejskiej do refundacji (tzw. „certyfikacja” osiągnęła poziom niemal 90,38% dostępnych środków).

W oparciu o fundusze w ramach nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej GDDKiA w latach 2014 – 2020 będzie kontynuować program rozbudowy infrastruktury drogowej. Fizyczna realizacja zadań rozpocznie się od 1 stycznia 2014 r. – dokładnie od dnia kwalifikowalności wydatków do nowej perspektywy UE. Zgodnie z najnowszymi decyzjami Rady Ministrów, GDDKiA rozpiła już w tym roku (i rozpiże jeszcze w ciągu najbliższych dni) przetargi na blisko 800 km dróg ekspresowych i obwodnic, które zostaną sfinansowane w ramach nowej perspektywy finansowej UE.

Dzięki podejmowanym działaniom planowane jest osiągnięcie efektu w postaci wybudowania w nowej perspektywie ok. 1 800 km nowoczesnych dróg.

Najważniejsze liczby w 2013 r.

- **2759 km** będzie na koniec roku liczyć sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce (w tym 1491 km autostrad i 1268 km dróg ekspresowych)
- **350 km** tyle dróg oddamy do ruchu w 2013 roku (w tym ok. 120 km autostrad, ok. 181 km dróg ekspresowych i ok 48 km dróg krajowych)
- **643 km** dróg w ogłoszonych już 41 przetargach na budowę dróg ekspresowych (568,2 km) i obwodnic (74,6 km)
- **677 km** wyremontowanych dróg na 246 odcinkach za 470 mln zł
- **23 tys.** próbek pobranych do końca września, w ramach Laboratoryjnego Systemu Jakości, z których ponad 80 proc. pozytywnie przeszło próbę
- **10,3** o tyle procent zmniejszył się odsetek wypadków śmiertelnych w okresie od stycznia do listopada 2013 r. w porównaniu tego samego okresu w roku ubiegłym dzięki realizacji działań pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego
- **1,1 mld zł** wyniosły do 10 grudnia br. wpływy z Krajowego Systemu Poboru Opłat viaTOLL
- **620 km** o tyle wzrosła w tym roku sieć dróg objętych systemem viaTOLL i liczy obecnie ok 2650 km
- **13 mld zł** na realizację zadań statutowych wyda w tym roku GDDKiA
- **8,5 mld zł** to kwota jaka została zrefundowana przez Komisję Europejską w 2013 r. (stan na dzień 9.12.2013 r.). Od początku wdrażania Programu Operacyjnego IiŚ Komisja Europejska zrefundowała wydatki w kwocie 33 mld. zł.
- **980 mln zł** wypłaciła GDDKiA przedsiębiorcom którym generalni wykonawcy nie zapłacili za wykonaną pracę
- **88** podmiotów (samodzielnie lub w ramach konsorcjum) złożyło w tym roku wnioski o dopuszczenie do przetargów ogłoszonych przez GDDKiA (średnio 19 wniosków na przetarg)

1. Fakty – sieć drogowa 2013

a) oddane do ruchu

Do 11 grudnia 2013 oddaliśmy do ruchu prawie 220 km nowoczesnych tras, poprawiających komfort podróżowania i skracających czas jazdy (w tym autostrad 54,823 km i 124,157 km dróg ekspresowych). Do końca 2013 roku zostanie oddanych jeszcze około **130 km** nowych dróg, a do końca 2014 roku łącznie około **500 km**.

W budowie i przebudowie jest obecnie ponad **420** kilometrów dróg krajowych.

Od początku 2007 roku GDDKiA oddała do ruchu:

- **2 934 km** nowych dróg
- **1659 km** to autostrady i drogi ekspresowe
- **5739 km** wyremontowała

Dzięki oddanym drogom kierowcy zaoszczędzą ok. 40 minut jadąc z Gdańska do Torunia, 30 minut na trasie z Warszawy do Łodzi, a przejazd z Krakowa do Tarnowa jest o 20 minut krótszy.

Odcinki oddane do ruchu w 2013 roku

- Autostrada A4 w. Dębica Pustynia – w. Rzeszów Centralny i w. Pawłosiów - w. Radymno 54,823 km
- Droga ekspresowa S2 w. Konotopa (bez węzła) do w. Warszawa Południe (bez węzła) 10,444 km
- Droga ekspresowa S2/S79 w. Warszawa Południe - w. Marynarska oraz w. Warszawa Południe - w. Puławska 9,619 km
- Droga ekspresowa S3 w. Międzyrzecz Południe - w. Sulechów 42,954 km
- Droga ekspresowa S7 Kielce (DK 73 Węzeł Wiśniówka) - Chęciny (Węzeł Chęciny) 22,731 km
- Droga ekspresowa S17 w. Kurów Zachód - w. Jastków i Lublin Felin – Piaski Zachód 38,409 km
- DK16 Biskupiec - Borki Wielkie 8,160 km
- Obwodnica Rawicza w ciągu DK35 8,963 km
- Obwodnica Olecka w ciągu DK65 7,625 km
- Obwodnica Leżajska w ciągu DK77 4,009 km
- Most przez rz. Wisłę koło Kwidzyna w ciągu DK90 11,928 km

Mapa sieci dróg krajowych i autostrad (załącznik nr 1)

2) Fakty: realizacje i przedsięwzięcia

a) ogłoszone postępowania w ramach zadań z Załączników 5 i 6 PBDK (załącznik nr 2)

W 2013 roku o zamówienia ubiegało się łącznie 88 podmiotów (samodzielnie lub w ramach konsorcjum), z czego 29 to firmy zagraniczne. Do 2 grudnia br. złożyli w sumie 110 różnych wniosków (konfiguracji) - średnio 19 na przetarg (uwzględniając części zamówienia).

W tym roku, do 10 grudnia, ogłoszono 41 przetargów na budowę 47 odcinków dróg (zadań) o łącznej długości ponad 640 km.

c) Laboratoryjny System Kontroli Jakości

• Poprawa jakości próbek

Z uwagi na skalę zamierzeń inwestycyjnych istotnym elementem nadzoru nad realizowanymi inwestycjami jest kwestia prawidłowej jakości budowanych dróg. GDDKiA systematycznie monitoruje jakość robót za pomocą własnych laboratoriów drogowych (**16** w całym kraju) dysponujących nowoczesnym sprzętem pomiarowym i diagnostycznym w który zainwestowano już w sumie ok. 100 mln zł.

Laboratoria te wykonują co najmniej 10% badań wymaganych przez specyfikację przetargową. Dzięki temu możliwa jest bieżąca kontrola jakości realizowanych prac. W latach 2010-2012 w ramach Laboratoryjnego Systemu Kontroli Jakości przebadano ponad **140 tysięcy próbek**. W analizowanym okresie **odsetek zadowolających próbek poprawił się** o blisko 12% **osiągając poziom blisko 85%**.

W tym roku, w okresie styczeń-wrzesień przebadano na kontraktach inwestycyjnych łącznie **23 034 próbek**. Liczba próbek niespełniających wymagań wyniosła 3 821, co oznacza, że procent próbek niespełniających wymagań wyniósł **16,6%** w ogólnej liczbie przebadanych próbek. Przypomnijmy, że założonym przez GDDKiA celem systemu zarządzania jakością jest osiągnięcie poziomu poniżej 10 procent próbek niespełniających wymagań w całości wykonywanych próbek badawczych.

Z naszych laboratoriów, coraz chętniej korzystają inne duże podmioty z sektora budowlanego. W tym roku, **GDDKiA zawarła porozumienie z PKP Polskie Linie Kolejowe**, w ramach którego, zarządzający polskimi liniami kolejowymi, chce wzmocnić nadzór nad przebiegiem realizowanych inwestycji w innowacje własnej sieci trakcyjnej, wykorzystując właśnie naszego modelu wyspecjalizowanych laboratoriów jakości.

GDDKiA poważnie podchodzi do kwestii jakości realizowanych inwestycji drogowych, konsekwentnie egzekwując od wykonawców budowę zgodnie z warunkami kontraktowymi. Firmy wykonawcze, dbające o jakość w trakcie realizacji inwestycji i realizujące roboty zgodnie z kontraktem, nie ponoszą dodatkowych kosztów na usuwanie usterek czy wad.

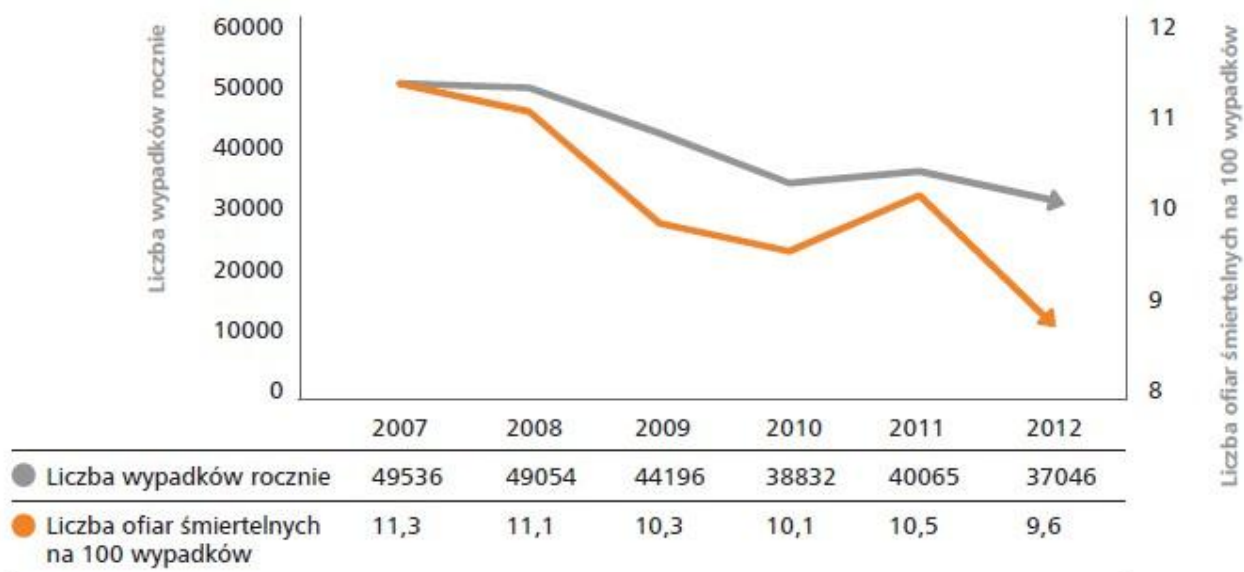
W tej chwili na realizowanych przez GDDKiA inwestycjach drogowych utrzymuje się dobra jakość. **Po 9 miesiącach 2013 roku** z 23 wykonawców, 10 osiągnęło wyniki oceniane przez GDDKiA jako dobre (**poniżej 15 proc. próbek niespełniających wymagań**).

W wyniku przeprowadzonych analiz w sposób szczególny zwracana jest uwaga na tych wykonawców, u których negatywne wyniki badań laboratoryjnych przekroczyły **25 procent** ogółu badań. Celem jest wychwycenie na jak najwcześniejszym etapie realizacji inwestycji wszystkich nieprawidłowości, tak by wykonawca usunął je niezwłocznie, w ramach podpisanego kontraktu. W **załączniku nr 3** prezentujemy zestawienie wykonawców kontraktów w zakresie jakości robót obejmujący zadania inwestycyjne GDDKiA, za III kwartały 2013 r.

d) działania w ramach BRD

Budowa nowych dróg, remonty i przebudowy istniejącej sieci powodują że spada liczba wypadków na drogach krajowych. Pomiędzy rokiem 2007 i 2012 spadła ona o 37%, podczas gdy na wszystkich drogach publicznych o 25%.

Wykres 4. ROCZNA LICZBA WYPADKÓW NA DROGACH PUBLICZNYCH ORAZ ICH SKUTKI ŚMIERTELNE W POLSCE W LATACH 2007-2012



Choć tendencja ta nie jest związana wyłącznie z realizacją inwestycji drogowych – duże znaczenie ma tu m. innymi wzrost świadomości kierowców. Trudno nie dostrzec zależności pomiędzy jakością i bezpieczeństwem oferowanym przez nowe drogi a liczbą i skutkami wypadków drogowych.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poza realizacją Programu Budowy Autostrad i Dróg Ekspresowych realizuje szereg działań, których celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Należą do nich m.in. przebudowa istniejącej infrastruktury drogowej, przebudowa skrzyżowań, budowa kładek dla pieszych i zatok autobusowych, budowa chodników i ciągów pieszo-rowerowych czy budowa krajowego systemu zarządzania ruchem.

Od 2009 roku projekty przygotowywane i realizowane przez GDDKiA podlegają zapisom unijnej dyrektywy o zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Zarządzenia Generalnego Dyrektora wprowadziły obowiązek przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) dla dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej oraz pozostałych, których budowa lub przebudowa jest finansowana ze środków unijnych. Ocenie i audytowi BRD podlegają także projekty obwodnic miast.

W 2010 roku w GDDKiA powołano odpowiednie komórki odpowiedzialne za realizację zapisów dyrektywy – stanowisko ds. Audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD) i Wydział Analiz i Kontroli BRD. Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadza się już na pierwszym etapie procesu inwestycyjnego (dla STEŚ, Koncepcji Programowej i Projektu Budowlanego) i powtarza w ramach kolejnych.

Audyty wykonują przeszkoleni, odpowiednio wykształceni audytorzy posiadający certyfikaty. Certyfikat może uzyskać osoba, która posiada co najmniej 5-letnią praktykę w zakresie projektowania dróg, inżynierii ruchu drogowego, zarządzania drogami, zarządzania ruchem drogowym lub opiniowania projektów drogowych pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego. W październiku 2009 roku GDDKiA opracowała instrukcję dla audytorów BRD dotyczącą przeprowadzania ocen wpływu na BRD oraz audytu BRD.

W efekcie skumulowanych działań poziom bezpieczeństwa na drogach krajowych wzrasta – w 2012 roku na drogach krajowych odnotowano o 16,3% mniej ofiar śmiertelnych niż w roku 2011. **W latach 2007-2012 liczba ofiar śmiertelnych wypadków na drogach krajowych zmniejszyła się o 37%.**

Statystyka wypadków drogowych na drogach krajowych zarządzanych przez GDDKiA

Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych
2007	10 536	2 024	14 944
2008	9 652	1 901	13 304
2009	8 589	1 461	11 955
2010	8 096	1 416	11 263
2011	7 991	1 513	10 728
2012	6 993	1 267	9 581

o 10,3 procent zmniejszył się odsetek wypadków śmiertelnych w okresie od stycznia do listopada 2013 r. w porównaniu tego samego okresu w roku ubiegłym dzięki realizacji działań pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

e) nowe zasady oznakowania

W ramach budowy Autostrady A1 od Czerniewic do Kowala wprowadzamy pilotażowy program dostosowania oznakowania autostrady w sposób intuicyjny.

Węzły drogowe otrzymają teraz numerację i nowe nazewnictwo, natomiast tablice drogowskazowe wraz ze strzałkami zostaną rozmieszczone nad właściwymi pasami ruchu. Nowe rozwiązania poprawią postrzegalność i czytelność oznakowania, co ma wpłynąć także na poprawę bezpieczeństwa.

Nowe oznakowanie pozwoli między innymi na graficzne przedstawienie wyboru kierunku jazdy na węźle drogowym. Strzałki stosowane nad każdym pasem ruchu, w sposób jednoznaczny pozwolą kierującemu pojazdem określić w jakim kierunku prowadzi zajmowany przez niego pas ruchu. Zwiększy to niewątpliwie bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi gdyż wyeliminuje gwałtowne zmiany pasa ruchu tuż przed zjazdem. Dodatkowym elementem nowego oznakowania będzie również podawanie na tablicach szlakowych informacji o odległości do najbliższego węzła. Pozwoli to kierowcy precyzyjnie zaplanować trasę przejazdu.

Powyższe rozwiązania są już z powodzeniem stosowane w innych krajach europejskich (Niemcy, Austria) i w USA. Liczymy na pozytywny odbiór kierowców dla nowych rozwiązań oznakowania kierunkowego zastosowanego na autostradzie A1 z Torunia do Kowala.



A1	E75	Gdańsk	↑	↑	91	Toruń	Aleksandrów Kuj.	Ciechocinek	↗	13



	Ciechocinek
13	3000 m



A1	E75	
16		18
		Kutno 67
		Łódź 111
		Katowice 306
		Ostrava 389

A1	E75	
16		18
		Kutno 67
		Łódź 111
		Katowice 306
		Ostrava 389

3) Fakty: finanse

a) budżet

Prognozowane wydatki na realizację zadań statutowych w br. przekroczą **13 mld zł**

b) refundacje

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)

Projekty realizowane przez GDDKiA w ramach PO Infrastruktura i Środowisko współfinansowane są ze środków Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. **GDDKiA jest największym beneficjentem PO IiŚ**, a wartość podpisanych Umów o Dofinansowanie (UoD) stanowi 14% wartości wszystkich podpisanych UoD, podczas gdy ilość UoD zawartych przez GDDKiA stanowi zaledwie 0,05% wszystkich podpisanych UoD. **(Załącznik nr 4)**

Łączna kwota alokacji dostępnej na projekty podstawowe GDDKiA to około **10,2 mld EUR**. Od początku wdrażania POIiŚ GDDKiA złożyła **48 wniosków o dofinansowanie** i podpisała **47 umów o dofinansowanie**, z czego jeden projekt dotyczy ochrony zdrowia i życia na drogach krajowych. **Całkowita wartość projektów objętych podpisanymi umowami o dofinansowanie przekroczyła 74 mld zł, w tym wkład unijny wynosi ponad 46 mld zł.** Jest to działanie celowe mające na celu zapewnienie maksymalnego wykorzystania przez GDDKiA środków w ramach POIiŚ.

Udział wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych przez GDDKiA stanowi 18% wszystkich wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych w ramach NSS 2007-2013. **(Załącznik nr 4)**

Do końca 2013 roku GDDKiA złożyła **616 wniosków o płatność** na łączną kwotę wydatków kwalifikowalnych blisko **50,5 mld zł**. **Tylko w roku 2013 GDDKiA złożyła 159 wniosków o płatność, w których przedstawiono do refundacji wydatki w wysokości blisko 11 mld zł, w tym wkład UE wynosi 9,3 mld zł.**

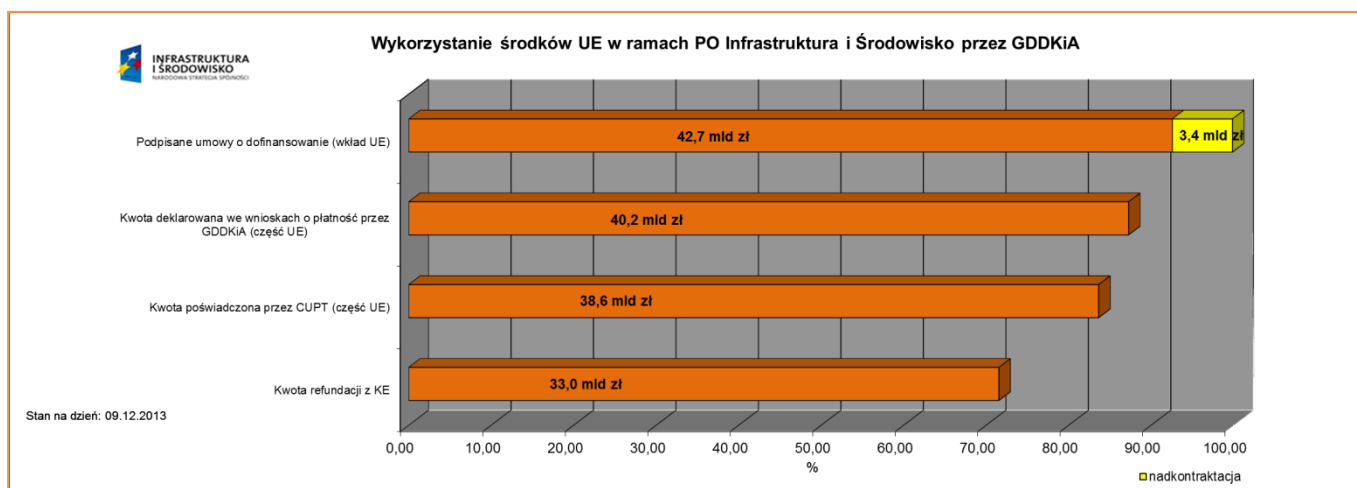
Drogi wybudowane lub przebudowane ze środków unijnych od początku realizacji PO IiŚ udostępnione dla ruchu (stan na dzień 09.12.2013):

Autostrady – 285,24 km,

Drogi ekspresowe – 637,60 km

Drogi krajowe – 107,95 km oraz 53,38 km obwodnic w ciągu dróg krajowych

Docelowo w ramach PO IiŚ zostanie zrealizowanych 454,66 km autostrad, 917,93 km dróg ekspresowych 187,47 km dróg krajowych.



Nowa perspektywa PO IiŚ 2

Ogłoszenie przetargów dla zadań z zał. 5 i 6 do PBDK już w roku 2013 umożliwi rozpoczęcie składania wniosków o dofinansowanie w ramach perspektywy 2014 - 2020 niezwłocznie po akceptacji Programu Operacyjnego POIS 2 i dokumentów towarzyszących. Aby usprawnić ten proces GDDKiA już rozpoczęło przygotowanie niezbędnych dokumentów i w roku 2014 planuje osiągnięcie gotowości do złożenia ponad 10 wniosków o dofinansowanie, w tym m.in.

S8 Obwodnica Marek
S7 Obwodnica Radomia
S7 Radom - Skarżysko Kamienna
S7 Chęciny - Jędrzejów
S7 Nidzica - Napierki
S7 Miłomłyn - Olsztynek
S5 Poznań - Kaczkowo
S5 Korzeńsko - Wrocław
S8 Wyszaków - Zambrów
S8 Wiśniewo - Jezewo
S17 Garwolin - Kurów wraz z II etapem obw. Puław
Obwodnica Inowrocławia w ciągu DK15 i 25
Obwodnica Wielunia w ciągu DK8

Naszym celem jest uniknięcie sytuacji z lat 2007 - 2008, kiedy pierwsze wnioski o dofinansowanie dla projektów drogowych zostały złożone niemal rok po przyjęciu programu operacyjnego i rozpoczęcie aplikowania o dofinansowanie już od pierwszego dnia, kiedy formalnie będzie to możliwe.

Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej (PORPW)

Projekty realizowane przez GDDKiA w ramach PO Rozwój Polski Wschodniej współfinansowane są ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

GDDKiA jest Beneficjentem 10 projektów indywidualnych w ramach PO RPW. Od początku wdrażania POPRW GDDKiA podpisała wszystkie **10 umów o dofinansowanie. Całkowita wartość projektów objętych podpisanymi umowami o dofinansowanie wynosi prawie 2 mld zł, w tym wkład unijny wynosi ponad 850 mln zł.**

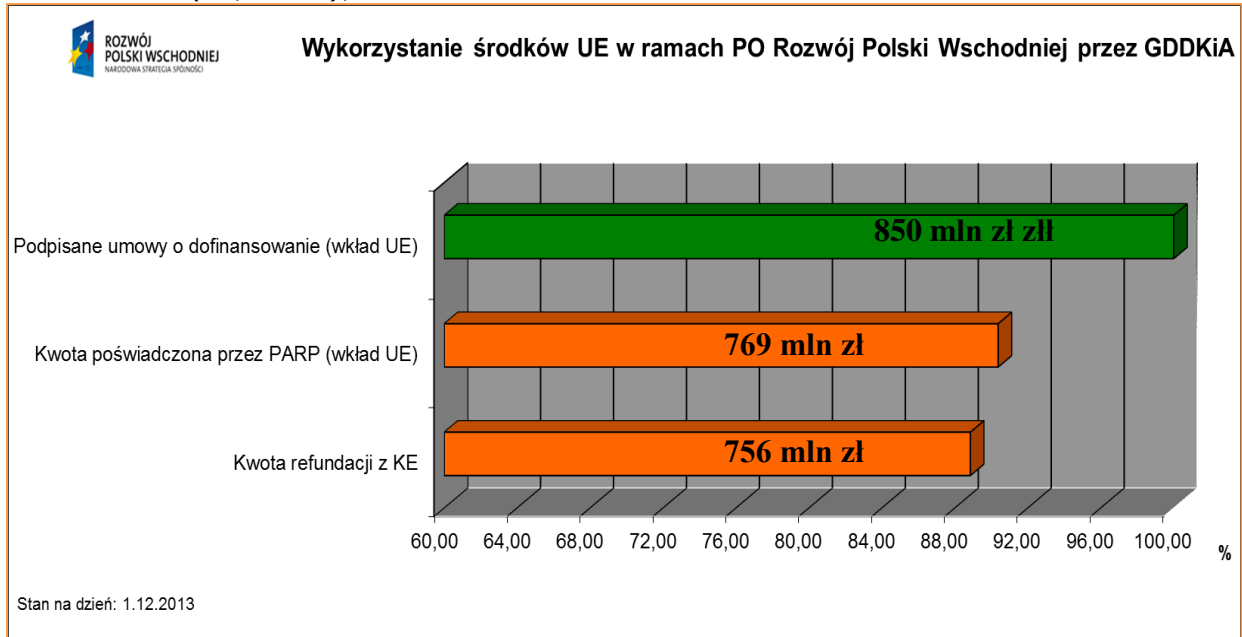
Od początku realizacji PO RPW GDDKiA złożyła **165 wniosków o płatność** na łączną kwotę wydatków kwalifikowalnych ponad **1 mld 250 mln zł**. Tylko w roku 2013 GDDKiA złożyła 35 wniosków o płatność, w których przedstawiono do refundacji wydatki w wysokości ponad 238 mln zł, w tym wkład UE wynosi ponad 76 mln zł. **Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości od początku realizacji PO RPW dokonała poświadczenia wydatków na kwotę ponad 1 mld 176 mln zł (w tym 769 mln zł ze środków UE). Komisja Europejska od początku wdrażania Programu Operacyjnego zrefundowała wydatki w kwocie blisko 756 mln zł.**

Dotychczas 6 projektów realizowanych w ramach PO RPW zostało udostępnionych dla ruchu:

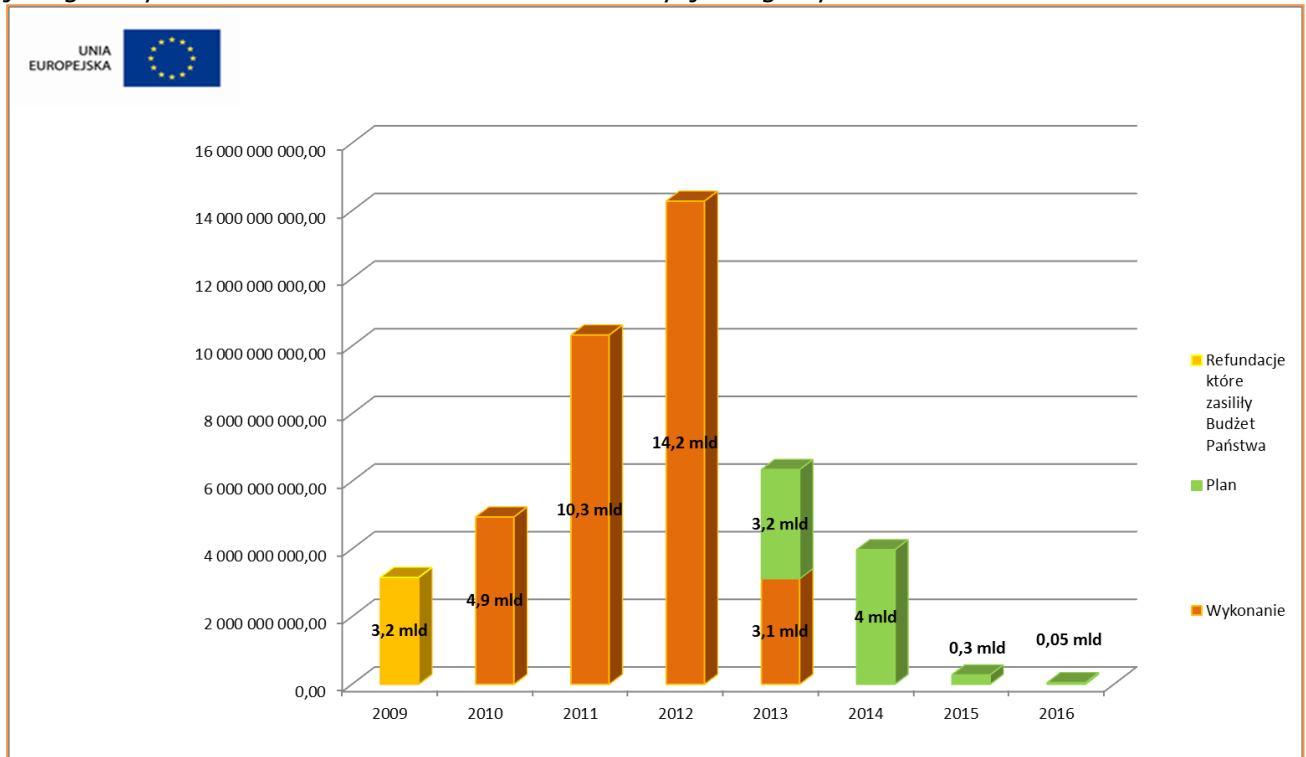
- *ZACHODNIA OBWODNICA MRAĞOWA W CIĄGU DK NR 59 (6,56 km);*
- *OBWODNICA EŁKU W CIĄGU DK NR 16 I 65 (4,74 km);*
- *BUDOWA OBWODNICY M. FRAMPOL W CIĄGU DK NR 74 (4,4 km);*
- *BUDOWA OBWODNICY JAROSŁAWIA W CIĄGU DK NR 4 (11,31 km);*
- *BUDOWA PÓŁNOCNEJ OBWODNICY JĘDRZEJOWA W CIĄGU DK NR 78 (7,86 km);*
- *OBWODNICA OLECKA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 65 (7,62 km);*

**W sumie w ramach PO RPW oddano do ruchu w ciągu dróg krajowych 42,49 km.
Docelowo w ramach PO RPW będzie zostanie zrealizowanych 78,01 km**

- BUDOWA OBWODNICY M. HRUBIESZOWA W CIĄGU DK NR 74 JANÓW LUBELSKI - GRANICA PAŃSTWA (9,27 km);
- BUDOWA OBWODNICY M. STAWISKI W CIĄGU DROGI EKSPRESOWEJ S61 (6,49 km);
- BUDOWA OBWODNICY M. SZCZUCZYN W CIĄGU DROGI EKSPRESOWEJ S61 (8 km);
- BUDOWA OBWODNICY M. BARGŁÓW KOŚCIELNY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 61 (11,76 km);



POiŚ i PORPW stanowią główne źródło zasilenia Krajowego Funduszu Drogowego, który jest głównym instrumentem finansowania inwestycji drogowych w Polsce



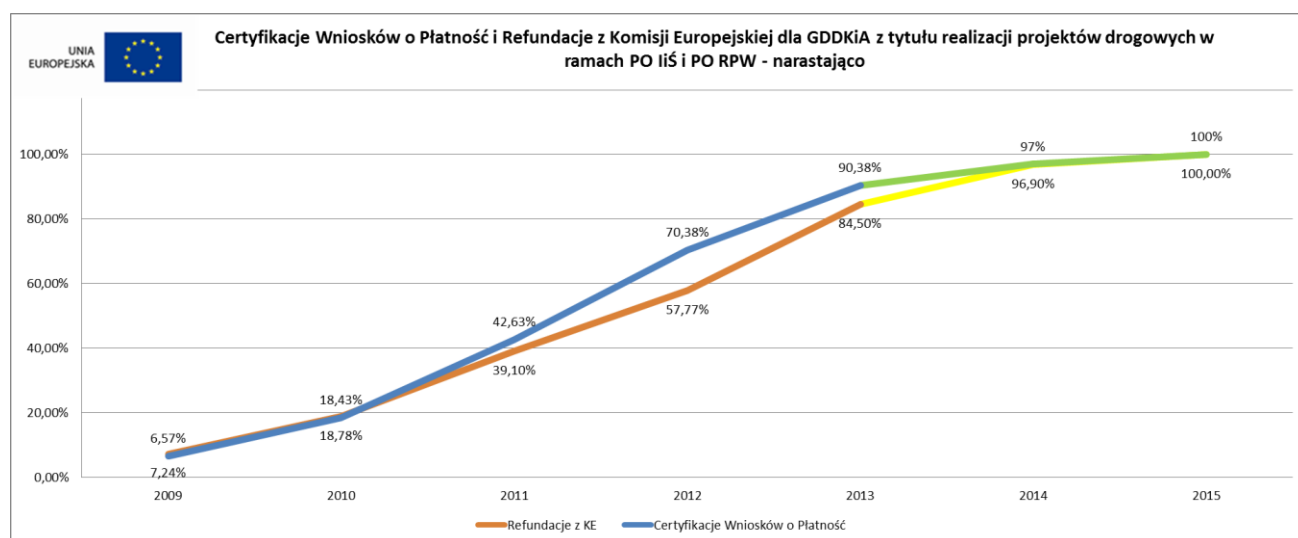
Centrum Unijnych Projektów Transportowych od początku realizacji PO IiŚ dokonało poświadczenia wydatków na kwotę 45,4 mld zł, w tym w 2013 roku – ponad 10,2 mld zł, z czego udział środków unijnych wynosi 8,6 mld zł (stan na dzień 09.12.2013 r.).

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości od początku realizacji PO RPW dokonała poświadczenia wydatków na kwotę ponad 1 mld 176 mln zł (w tym 769 mln zł ze środków UE)

Łączna kwota wydatków poświadczonych w ramach PO IiŚ i PO RPW stanowi narastająco ponad 90% dostępnej alokacji. Planuje się osiągnięcie poziomu 97% w 2014 roku.

Komisja Europejska od początku wdrażania Programu Operacyjnego IiŚ zrefundowała wydatki w kwocie 33 mld zł, z czego 8,5 mld zł w 2013 r. (stan na dzień 09.12.2013), a w ramach PO RPW w kwocie blisko 756 mln zł.

Szacuje się, że do końca 2013 roku poziom refundacji środków z Komisji Europejskiej osiągnie pułap 84,5%, a w roku kolejnym – prawie 97%.



c) rozliczenia: wpływy (viaTOLL, MOP-y)

ViaToll:

- 2013 rok – **1,1 mld zł**
- Od początku funkcjonowania systemu – ponad 2,4 mld zł

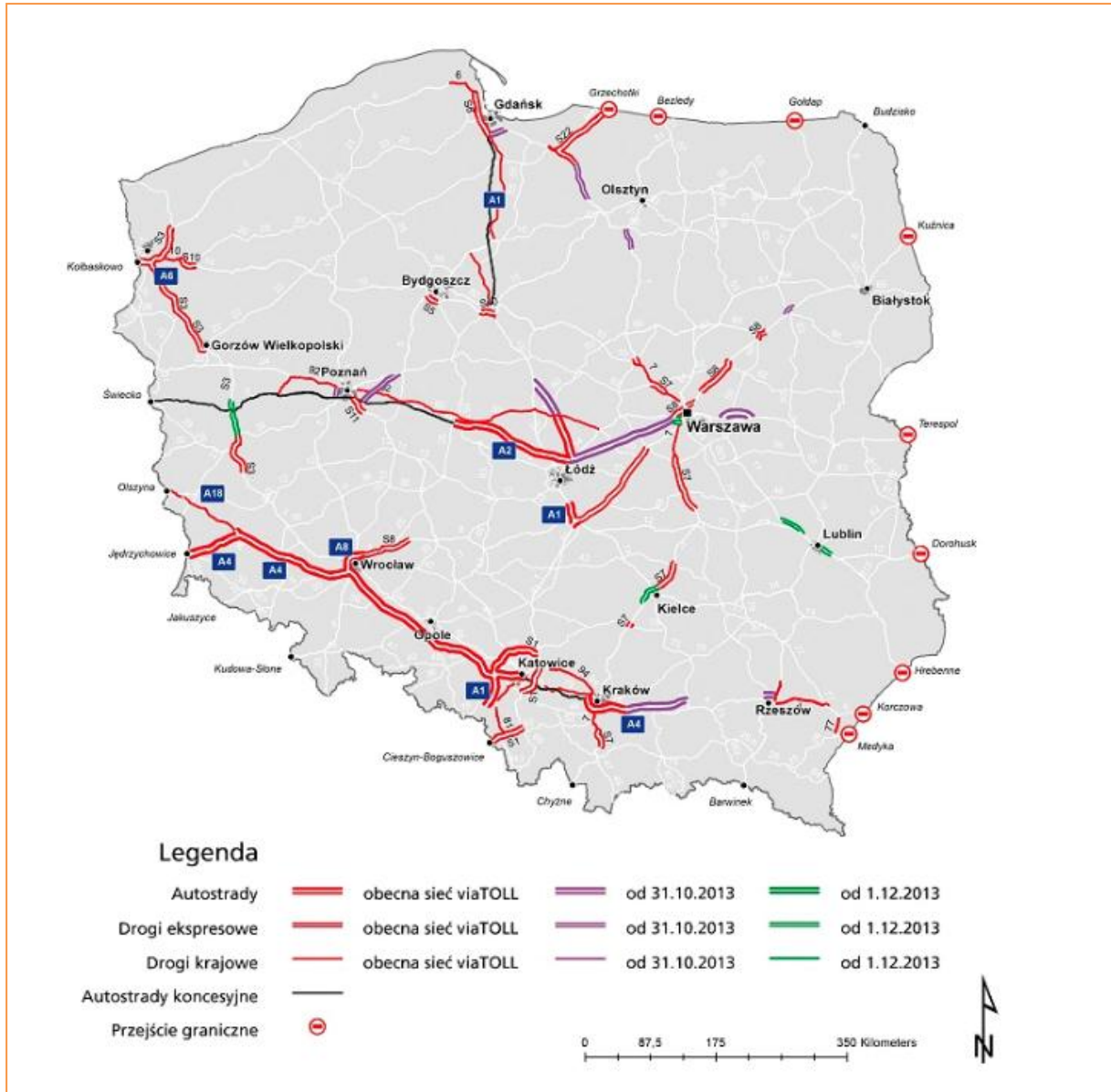
Koszty budowy i uruchomienia Systemu zwróciły się w rekordowym (w Europie) tempie już jesienią 2012 r.:

WYKONANIE	ESP	MSP	RAZEM
2011 (od 01.07)	343 641 866,65	33 757 569,73	377 399 436,38
2012	813 742 294,03	131 567 403,09	945 309 697,12
2013	937 150 991,07	173 250 571,59	1 110 401 562,66
RAZEM	2 094 535 151,75	338 575 544,41	2 433 110 696,16
Stan na 9 grudnia b.r.			2 433 110 696,16

Od początku 2013 r. ogólnopolska sieć dróg płatnych systemu viaTOLL objęła kolejne **762** kilometry dróg (12 stycznia - **139,2 km**, 30 marca – **160 km**, 31 października - **343 km**, 1 grudnia - **120 km**). Rozszerzenia objęły zarówno fragmenty dróg ekspresowych, jak i autostrad (m.in. A1, A2 i A4). Po 1 grudnia br., sieć dróg objętych systemem viaTOLL wzrosła łącznie do ponad **2650** kilometrów długości i funkcjonuje już we wszystkich polskich województwach.

Przypomnijmy, że viaTOLL na początku swojego funkcjonowania (lipiec 2011 r.) obejmował ok. 1565 kilometrów dróg.

Wszystkie przychody osiągnięte z tytułu opłat w systemie viaTOLL trafiają do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) i przeznaczone są na dalsze inwestycje w rozbudowę oraz modernizację istniejącej infrastruktury drogowej w Polsce.



Dzierżawa Miejsc Obsługi Podróżnych:

- 2013 rok - około 75 mln zł
- 2014 rok - około 105 mln zł

Poprawa warunków komercyjnych MOP-ów do wydzierżawienia

Mając na względzie pogorszenie się sytuacji rynkowej dzierżawców w szczególności odnotowany spadek marż na paliwie GDDKiA postanowiła złagodzić warunki proponowane w obecnie prowadzonych przetargach na Miejsca Obsługi Podróżnych. Zmianie uległy m.in. poziomy czynszów od przychodów, a także czynszów minimalnych ustalane w zależności od atrakcyjności lokalizacji danego MOP.

Kluczowa zmiana to obniżenie poziomu czynszu od przychodu z tytułu sprzedaży paliw z 3% na 1%, a w wypadku niektórych lokalizacji nawet do 0,25%. GDDKiA ma nadzieję, że oferowane w przetargu warunki zaowocują nowymi umowami dzierżawy, a także pozyskaniem do obopólnie korzystnej współpracy kolejnych firm, także spoza dotychczasowych partnerów GDDKiA.

Na sieci autostrad, zarządzanych przez GDDKiA, funkcjonuje 18 MOP-ów kategorii II i III, zapewniając dostęp m.in. do następujących funkcji: stacji paliw, punktów bistro, restauracji, miejsc wypoczynku czy toalet. Obiekty są w pełni przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, czy rodzin podróżujących z małymi dziećmi. Obiektami zarządzają 4 koncerny: BP, LOTOS, SHELL i PKN ORLEN.

Kolejnych 24 wydzierżawionych obiektów MOP-ów, jest systematycznie udostępniana podróżnym, w celu dalszej poprawy standardu obsługi kierowców.

Nowe zasady dzierżawy obowiązywać będą w przypadku 15 nieruchomości zlokalizowanych przy autostradach: A1, A2 (obwodnicy Mińska Mazowieckiego), A18, a także A4 na odcinku Szarów – Korczowa oraz przyszłych dzierżaw MOP zlokalizowanych w ciągu realizowanych dróg ekspresowych.

d) wydatki

- **remonty**

W 2013 roku przeprowadzono remonty na **258 odcinkach dróg** o łącznej długości **677 km**, za kwotę blisko **470 mln zł**, a także na **88 obiektach mostowych** o łącznej długości **4 144,9 mb.**, za kwotę ponad 100 mln zł.

- **wypłaty dla poszkodowanych**

Przedsiębiorcy, którym generalni wykonawcy nie zapłacili za wykonaną pracę, otrzymują należne pieniądze **wprost od GDDKiA**. Tylko do końca października wypłaciliśmy poszkodowanym ponad **980 mln zł**.

805 mln zł poszkodowani przedsiębiorcy otrzymali od GDDKiA w ramach solidarnej odpowiedzialności określonej Kodeksem Cywilnym, a pozostałe **176,6 mln zł** zostały wypłacane na podstawie Ustawy z dnia 28 czerwca 2012 r. o spłacie niektórych niezaspokojonych należności.

Jednocześnie Generalna Dyrekcja odzyskuje pieniądze od generalnych wykonawców, na podstawie zwrotu zabezpieczenia należytego wykonania przez ubezpieczyciela oraz na podstawie potrąceń z bieżących płatności.

- **zimowe utrzymanie**

W tym roku do zimowego utrzymania dróg przygotowanych było i jest prawie **2500 pojazdów**, m. in. pługi, solarki, czy pługi wirnikowe. W **253 magazynach** o łącznej pojemności **324 tys. ton** zgromadzona jest sól drogowa. Prognoza zakłada, że wydatki na utrzymanie dróg sięgną **460 mln zł**.

Trzy standardy utrzymania

Drogi krajowe utrzymywane są w określonych standardach:

- w standardzie I - około 4,5 tys. km,
- w standardzie II - około 10,6 tys. km,
- w standardzie III - około 2,7 tys. km.

W Standardzie I jezdnie są odśnieżane i odladzane na całej powierzchni, łącznie z utwardzonymi poboczami. Po ustaniu opadów, luźny śnieg może pozostawać na drodze do 4 godzin, a błoto pośniegowe do 6 godzin. Gołoledź, szron i szadź muszą być

zlikwidowane w ciągu 3 godzin od stwierdzenia występowania zjawiska. Służby przystępują do działania także jeszcze przed wystąpieniem zjawiska w sytuacji, kiedy np. drogi są mokre, a prognoza przewiduje spadek temperatury poniżej zera.

W Standardzie II dopuszcza się na jezdni do 6 godzin warstwę zajeżdżonego śniegu o grubości nieutrudniającej ruchu, natomiast w standardzie III, jezdnie powinny być odśnieżone na całej szerokości, ale śliskość zimowa powinna być zlikwidowana tylko na skrzyżowaniach, przejazdach kolejowych, odcinkach dróg o nachyleniu ponad 4% i przystankach autobusowych. Na trasie dopuszcza się występowanie warstwy zajeżdżonego śniegu, która powinna zostać usunięta w ciągu 6 godzin, podobnie jak ewentualne zaspy.

W 2013 roku mamy **1105 km** dróg w systemie „Utrzymaj Standard”. Obowiązuje na nich standard I.

- **operacja Ksawery**

W związku z niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi (huragan Ksawery) w dniach 6-8 grudnia 2013 służby GDDKiA podejmowały działania celem utrzymania przejezdności dróg będących w zarządzie GDDKiA.

Od 6 do 8 grudnia na drogach zarządzanych przez GDDKiA pracowało dziennie około 1800 pojazdów do zimowego utrzymania dróg.

Koszty podjętych działań to kwota ponad 16 mln złotych.

Łączna liczba zdarzeń to 155 tym awaryjnych 23. Wszystkie sytuacje awaryjne, które wystąpiły na zarządzanej sieci dróg krajowych były wynikiem zdarzeń drogowych spowodowanych działaniem huraganu Ksawery i powodowały utrudnienie w prowadzonej akcji jednostek biorących udział w zwalczaniu śliskości zimowej i odśnieżaniu dróg.

4) Dialog społeczny:

a) branżowe spotkania z wykonawcami – nowymi też.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaprosiła na spotkanie wykonawców z którymi dotąd nie współpracowała. Jego celem było przekazanie doświadczeń, zaprezentowanie zasad, jakimi kieruje się strona publiczna, co powinno być przydatne nowym wykonawcom w przygotowaniu ofert uwzględniających ryzyka, które mogą wystąpić w trakcie realizacji inwestycji drogowych. Wśród zaproszonych gości byli przedstawiciele firm polskich i zagranicznych z oraz spoza Unii Europejskiej.

Potencjalnym oferentom przedstawiono podstawowe reguły udziału w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie działalności GDDKiA. Zaprezentowane zostały zasady jakimi kieruje się inwestor przygotowując dokumenty kontraktowe, jak wygląda współpraca podczas realizacji inwestycji drogowej oraz jak GDDKiA wykorzystuje dofinansowanie z UE przy budowie dróg. Przedstawiciele GDDKiA podkreślili, że każdy wykonawca zainteresowany współpracą z GDDKiA powinien uwzględnić ewentualne czynniki ryzyka w swojej ofercie. Wspomniano także o niestosowaniu pozakontraktowych dopłat, jako swoistej „rekompensaty” za błędy w zarządzaniu kontraktami przez firmy, które źle oceniły swoje zaplecze finansowe, nie wykonały zaplanowanych robót w terminie albo specjalnie zaniżyły cenę ofertową poniżej możliwości, aby tylko wygrać dany przetarg.

b) WDK, czyli „Projektuj i buduj”

GDDKiA kontynuując dialog z sektorem budownictwa drogowego, określający warunki realizacji inwestycji, stosowanych w nowych systemach kontraktowych dla wszystkich przetargów realizowanych w nowej perspektywie., tj. „projektuj i buduj” i „utrzymaj standard”, prezentuje opracowany zestaw wzorcowej dokumentacji. Wzorcowe

dokumenty kontraktowe zostały udostępnione celem stałego i nieograniczonego zgłaszania propozycji zmian przez wszystkich uczestników rynku budowlanego. GDDKiA zależy, by wszyscy uczestnicy rynku mieli szansę wnieść uwagi do dokumentów opracowanych z przedstawicielami branży. Dlatego też umożliwiamy wszystkim zainteresowanym bezterminowe wnoszenie uwag do poszczególnych dokumentów. Będą one na bieżąco analizowane, a na ich podstawie dokumenty będą ulegały stosownym modyfikacjom.

c) porozumienie z NCBiR

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała porozumienie z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR) i będzie wspierać badania naukowe lub prace rozwojowe w obszarze drogownictwa. Umożliwi to wdrażanie i propagowanie innowacyjnych wzorców m.in. z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, efektywności systemu zarządzania ruchem, czy opracowywania optymalnych norm i standardów w dziedzinie technologii, czy eksploatacji budowanych dróg.

Beneficjentami projektów będą jednostki naukowe oraz przedsiębiorstwa z segmentu budowlanego. W ramach Wspólnego Przedsięwzięcia, NCBiR oraz GDDKiA będzie ogłaszać konkursy na realizację projektów. Koszty badań naukowych lub prac rozwojowych realizowanych w ramach poszczególnych projektów będą ponoszone przez NCBiR i GDDKiA w równych częściach.

d) Krajowy System Zarządzania Ruchem

Myślące drogi na półmetku

GDDKiA rozpoczęła kolejny etap największego w Europie wdrożenia zintegrowanego telematycznego systemu zarządzania ruchem. Wykorzystując rekomendowaną przez Komisję Europejską architekturę do budowy systemów telematycznych (tzw. FRAME), w zgodności z europejską dyrektywą w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych i opracowywanymi na jej podstawie wytycznymi, GDDKiA określiła funkcjonalności, jakie powinien zapewniać krajowy system wspierający zarządzanie drogami. Czyli np. w jakim czasie i jakiego rodzaju informacje powinni dostawać kierowcy, żeby bezpieczniej i efektywniej podróżować. W konsekwencji, przy współpracy z branżą i środowiskiem naukowym, GDDKiA opracowała 8 specyfikacji technicznych wskazujących jak daną funkcję można osiągnąć. Wszystkie sprowadzają się do zapewnienia minimum konieczności a nie maksimum możliwości. Mówiąc obrazowo - mniej gadżetów na drogach, więcej wielokrotnego wykorzystania tej samej informacji.

Opracowana standaryzacja rozwiązań jest przez GDDKiA udostępniona publicznie. Każdy zainteresowany, w tym m.in. instytucje państwowe, pozostali zarządcy dróg, dostawcy urządzeń i rozwiązań będą mogli zgłosić uwagi i propozycje rozwoju systemu. Wszystko po to, by zapewnić maksymalną otwartość systemu, możliwość jak największej wymiany informacji w KSZR i możliwość powiększania go o kolejne funkcjonalności i elementy. Konsultacje będą odbywały się w sposób ciągły, m.in. za pomocą dedykowanej projektowi platformy internetowej znajdującej się pod adresem www.kszr.gddkia.gov.pl. Portal ma być źródłem wiedzy, informacji oraz efektywnym narzędziem współpracy dla wszystkich zainteresowanych.

Co to jest KSZR?

Krajowy System Zarządzania Ruchem to tysiące urządzeń pomiarowych, wyświetlaczy, sygnalizatorów, kamer przemysłowych etc ustawionych i połączonych w przemyślane i uporządkowany sposób, który pozwoliło na generowanie takich danych, by w konsekwencji nawet o 20 procent zwiększyła się przepustowość dróg i bezpieczeństwo na nich.

Dwa podstawowe cele wdrażanego przez GDDKiA Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem to bowiem usprawnienie ruchu, żeby jak najlepiej wykorzystać całą istniejącą

sieć połączeń drogowych (redukcja strat czasu, oszczędność energii, przekierowanie ruchu) oraz zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Wdrożenie KSZR ułatwi też podejmowanie decyzji o planowaniu kolejnych inwestycji. Informacje o ruchu uzyskiwane w ramach KSZR będą też mogły być wykorzystywane komercyjnie, np. przez firmy transportowe, logistyczne czy zajmujące się opracowywaniem nawigacji.

System ma przede wszystkim monitorować ruch na autostradach, drogach ekspresowych i drogach krajowych. Dzięki temu będzie powstawała informacja o utrudnieniach w ruchu, objazdach, utrudnieniach w ruchu, możliwych alternatywnych trasach, dostarczana do kierowców w nowoczesny i szybki sposób. KSZR ma także m.in. zbierać informacje z Miejsc Obsługi Podróżnych, informując zainteresowanych np. ile wolnych miejsc jest na najbliższych MOP, gdzie znajdują się kolejne.

W tej chwili w Polsce działają już niektóre układy stanowiące namiastkę ITS, jak stacje pogodowe, kamery monitoringu wizyjnego, systemy ważenia pojazdów, a także bardziej kompleksowe systemy zarządzania ruchem na drogach ekspresowych i autostradach. Ze względu na konieczność zintegrowanego wdrażania rozwiązań technicznych w zakresie ITS, postanowiliśmy stworzyć centralny system kompleksowego zarządzania ruchem, oparty na sprawdzonych narzędziach, które daje model FRAME. Dzięki temu, KSZR będzie pionierskim rozwiązaniem w dziedzinie drogowej. Tym samym, staniemy się liderami na rynku rozwiązań z zakresu ITS.

KSZR zostanie utworzony w ramach wielu projektów i przy wykorzystaniu kilku mechanizmów finansowania. Możliwość taka wynika z przyjętej przez GDDKiA metodyki dotyczącej formułowania wymagań dla projektu na podstawie Europejskiej Architektury Ramową FRAME, pozwalającej elastycznie definiować zakres rozwiązań, które będą realizowane w określonym czasie. Nie jest to prosty proces, dlatego wdrożenie KSZR zostało rozłożone na kilka lat. Start już w przyszłym roku. Docelowo KSZR ma objąć całą sieć dróg krajowych.

Załącznik nr 1

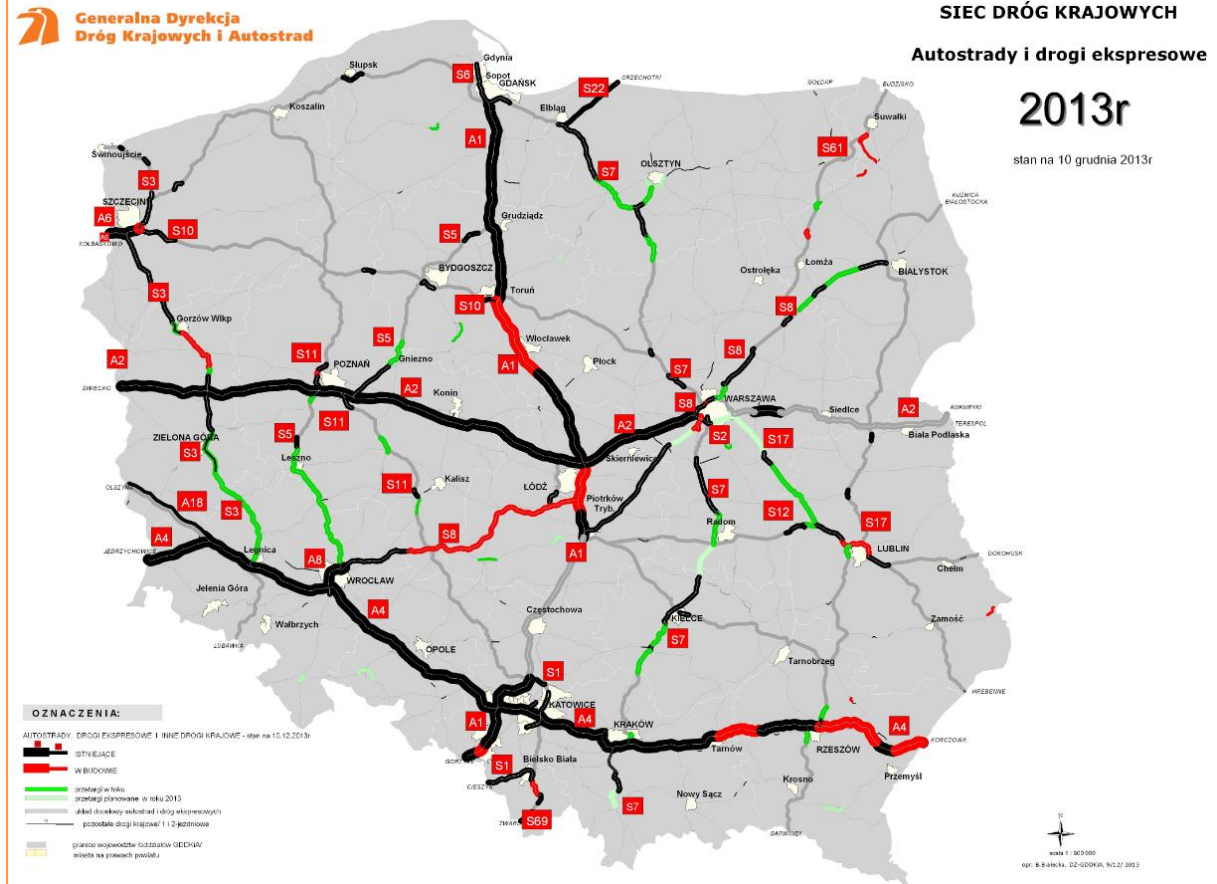
SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH

Autostrady i drogi ekspresowe

2013r

stan na 10 grudnia 2013r

 Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad



Mamy obecnie (stan na 10 grudnia):

- **1417km** Autostrad
- **1190 km** Dróg ekspresowych

Razem: **2607 km** dróg szybkiego ruchu

Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015

ZAŁĄCZNIK nr 5

Lista inwestycji realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020, dla których postępowania przetargowe na wybór wykonawców robót zostaną uruchomione w 2013 r.:

1. S2 odc. węzeł Puławska - węzeł Lubelska (bez węzła) - 18,5 km
2. S3 Sulechów - Legnica - 143,6 km
3. S5 Wrocław - Bydgoszcz, odc. Poznań - Wronczyn, Radomicko - Kaczkowo, Korzeńsko - Wrocław, Gniezno - Mielno 111,0 km
4. S7 Warszawa - Gdańsk, odc. Olsztynek - Miłomłyn, Nidzica - Napierki 70,3 km
5. S7 Warszawa - Rabka, odc. Radom - Skarżysko Kamienna wraz z obwodnicą Radomia, Chęciny - gr. woj. świętokrzyskiego, Igołomska - Christo Botewa, Lubień - Rabka 116,8 km
6. S8 Radziejowice - Białystok, odc. Radziejowice - Paszków, gr. woj. mazowieckiego - Zambrów, Wiśniewo - Jeżewo 66,1 km
7. S17 Warszawa - Lublin, odc. w. Zakręt - Kurów 112,2 km
8. S19 Lublin - Rzeszów, odc. obwodnica Lublina, w. Sokołów Małopolski Północ - Stobierna, w. Świlcza - w. Rzeszów Południe 28,6 km
9. S51 Olsztyn - Olsztynek 13,3 km

RAZEM: 680,3 km

ZAŁĄCZNIK nr 6

Lista niektórych inwestycji polegających na budowie obwodnic na drogach krajowych realizowanych w nowej perspektywie finansowej UE 2014-2020:

1. Obwodnica Bełchatowa w ciągu DK8 - 10,7 km
2. Obwodnica Brodnicy w ciągu DK15 - 1,4 km
3. Obwodnica Inowrocławia w ciągu DK15 - 18,9 km
4. Obwodnica Wielunia w ciągu DK8 - 13,2 km
5. Obwodnica Ostrowa Wielkopolskiego w ciągu S11 - 13,8 km
6. Obwodnica Jarocina w ciągu S11 - 13,1 km
7. Obwodnica Góry Kalwarii w ciągu DK50/79 - 9 km
8. Obwodnica Olsztyna w ciągu DK16 - 24,7 km
9. Obwodnica Kłodzka w ciągu DK33/46 - 9,1 km
10. Obwodnica Nysy w ciągu DK46/41 - 16,5 km
11. Obwodnica Kościerzyny w ciągu DK20 - 10,9 km
12. Obwodnica Sanoka w ciągu DK28 - 10,8 km

RAZEM: 152,1 km

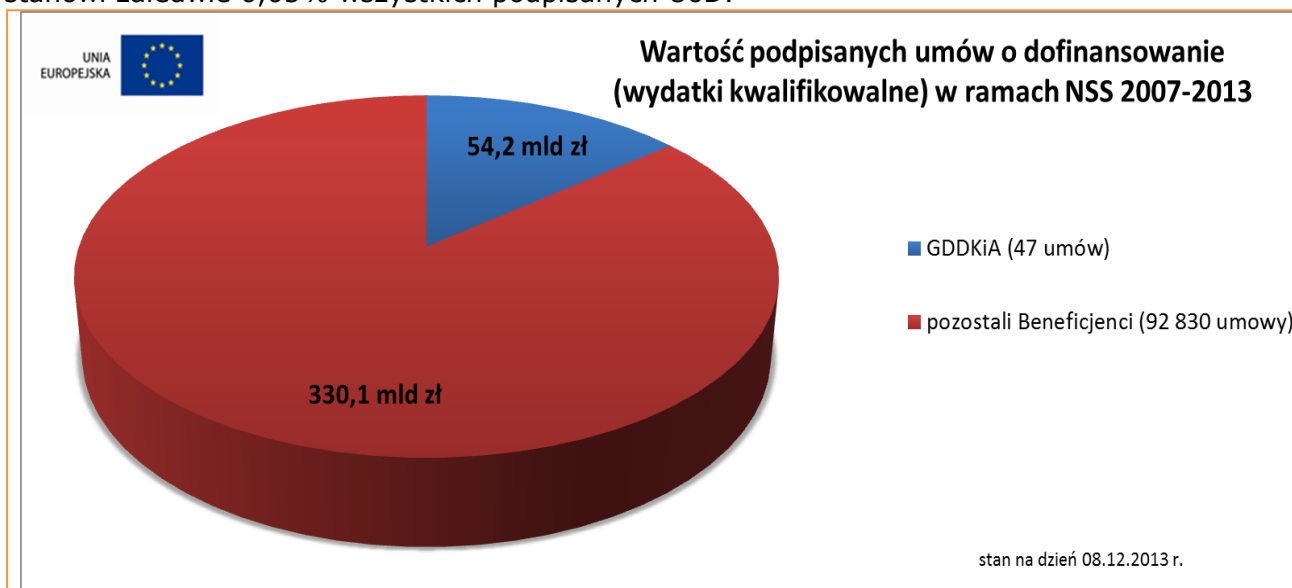
● Ranking wykonawców po trzech kwartałach 2013 roku

pozycja w Rankingu	FIRMA	Liczba "złych" próbek	Liczba wszystkich próbek	% "złych" próbek	Tendencja w por. do Rankingu za I półrocze 2013
1	DOPRASTAV A.S.; UL. DRENOVA 27, 826 56 BRATYSLAWA (SLOWAKIA); WIPSAWA DO REJESTRU HANDLOWEGO SĄDU POWIATOWEGO BRATYSLAWA I, P.O. NUMER 581/B, REGON 31333020	24	434	5,5%	↗
2	JM TOP TARNOBREZEG SP. Z O.O., UL. SIENKIEWICZA 145M, 39-400 TARNOBREZEG, NIP 86710039691, REGON 830217040, KRS 00001187283	11	189	5,8%	↔
3	PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT DROGOWYCH I MOSTOWYCH SP. Z O.O., CZARKI 60, 98-200 SIERAJÓW, NIP 7271873187, REGON 730932218, KRS 0000103028	13	187	7,0%	=
4	POLIMEX MOSTOSTAL S.A.; UL. CZACKIEGO 15/17, 00-950 WARSZAWA; NIP 8210014509; REGON 71025203100000; KRS 00000022460	109	1 076	10,1%	↗
5	SANIDO BUDOWNICTWO POLSKA SP. Z O.O., UL. EBELI PLATER 53, 00-113 WARSZAWA; NIP: 5252392114, REGON: 140913812, KRS: 00002780448	85	776	11,0%	↔
6	KRS 0000037013	8	72	11,1%	↗
7	BUDIMEX S.A.; UL. STAWIKI 40, 01-040 WARSZAWA; NIP 5261003187; REGON 010732630; KRS 0000001764	531	4 671	11,4%	↔
8	HEILIT + WOERNER BUDOWLANIA SP. Z O.O.; UL. LIPOWIA SA, WYSOKA, 52-200 WROCŁAW; NIP 5260039485; REGON 01066380400000; KRS 0000116077	71	569	12,5%	↗
9	JAP AVAX GENERAL CONTRACTORS; 16 AVAROUSIDOU HILANDRIDOU STREET, 151 25 ATHENS GREECE, O/W POLSCE WARSZAWA, UL. CHALUBSKIEGO 8, NIP 6312466094, REGON 240151204, KRS 0000239981	42	297	14,1%	↗
10	FCC CONSTRUCCION S.A. C/ BALMES 36, 08007 BARCELONA, HISZPANIA, KOD IDENTYFIKACYJNY (CIF) A-28.854727, CODZIAL.W POLSCE, UL. LUDWA 2, 00-406 WARSZAWA; NIP 7010278806, KRS 376669	14	97	14,4%	↗
11	STRABAG SP. Z O.O.; UL. PARZENIEWSKA 10, 05-800 PRILSKOŃ; NIP 5210421928; REGON 01067668100000; KRS 00000054888	663	4 359	15,2%	↔
12	MOTIA-ENGIN CENTRAL EUROPE S.A.; UL. WĄCOWICKA 8W, 30-415 WRÓCŁAW; NIP 6750001573; REGON 35098050400000; KRS 0000012902	338	2 132	15,9%	↔
13	SKAMISKA S.A.; UL. GEN. JÓZEFA ZAJĄCZKA 9, 01-518 WARSZAWA; NIP 7780001070; REGON 63079288900000; KRS 00000333102	81	453	17,9%	↗
14	CARDO-HOSTY SP. Z O.O.; UL. CHORZOWSKA 108, 40-101 KATOWICE; NIP 6342749477; REGON 24160440600000; KRS 00000961152	13	71	18,3%	=
15	POL-AQUA S.A., UL. ADAMA-BRANICZNEGO 15, 02-972 WARSZAWA, NIP 7750001125, REGON 012783671, KRS 00000441166	174	916	19,0%	↔
16	MOSTOSTAL WARSZAWA S.A.; UL. KONSTRUKTORSKA 11A, 02-673 WARSZAWA; NIP 5260204995; REGON 012059053; KRS 0000008820	178	894	19,9%	↗
17	KOMUNALNE PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT DROGOWYCH SP. Z O.O. W LUBLINIE; UL. GRYGOWIE 23, 20-260 LUBLIN; NIP 7120151231; REGON 43055144800000; KRS 0000033117	16	69	23,2%	↔
18	DRAGADOS S.A.; ALCA DEL CARMO DE SANTIAGO 50, 28050 MADRYT, HISZPANIA, C/F A-1519314, O/W POLSCE AL. URODZOWSKIE 41, 00-540 WARSZAWA; NIP 0820014653, REGON 140189399, KRS 0000237926	328	1 295	25,3%	↗
19	EUROWIA POLSKA S.A., UL. SCHIEDZKA 5, KOBILENCE, 55-040 BIELAN WROCŁAWSKIE; NIP 6350000127; REGON 27286540100000; KRS 0000069487	186	667	27,9%	↗
20	SALINI POLSKA SP. Z O.O., UL. WARSZAWSKA 72, LOK. 19/20, 00-545 WARSZAWA, NIP 7010289738, REGON 142886037, KRS 0000362597	183	587	31,2%	↗
21	BÖGL A KRYSL; UL. DOJAZDOWA 17, 43-400 CIESZYN; NIP 5482400745; REGON 72895601000000; KRS 0000195323	79	237	33,3%	↔
22	POBR POLSKA S.A., UL. POLECZKI 35, 02-822 WARSZAWA; NIP 5260012623; REGON 01028621800000; KRS 0000011689	142	420	33,8%	↗
23	BILTINGER INFRASTRUKTURA S.A. (DAWIŃSKI BILTINGER BERGER BUDOWNICTWO S.A.); UL. DOMANIEWSKA 50A, 02-672 WARSZAWA; NIP 5221054994; REGON 011349300000; KRS 0000026184	254	718	35,4%	↗
↗	wzrost procentu liczby zbadanych próbek spełniających wymagania w porównaniu do zestawienia za I półrocze 2013r.	6	↗		
↘	spadek procentu liczby zbadanych próbek spełniających wymagania w porównaniu do zestawienia za I półrocze 2013r.	7	↘		
↔	procent liczby zbadanych próbek spełniających wymagania nie uległ zmianie o więcej niż 1,0 % w por. do zestawienia za I półrocze 2013r.	8	↔		
=	brak możliwości porównania	2	=		
	grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek nie spełniających wymagań ("złych") był mniejszy niż 15 %	10			
	grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek nie spełniających wymagań ("złych") zawierał się w przedziale 15-25%	7			
	grupa Wykonawców, dla których procent zbadanych próbek nie spełniających wymagań ("złych") wyniósł więcej niż 25%	6			
	* - nie obejmuje zadań utrzymaniowych (remonty, budowy drożności itp.)				
	- nie obejmuje Wykonawców, którzy znajdą się w stanie upadłości likwidacyjnej i zmiennych				
	- uwzględniono Wykonawców, dla których liczba badanych próbek w I i II lub III kwartałach 2013 r. była ≥ 50				
	Podsumowanie zbadanych próbek kontrolnych na kontraktach DRI za III kwartały:				
	III kwartał 2013r. : liczba zbadanych próbek/odników (szt.): 23 034				
	Liczba próbek/odników niespełniających wymagań (szt.): 3 821				
	Procent wyników niespełniających wymagań: 16,6 %				

Podobnie jak w poprzednim zestawieniu (za I półrocze 2013 roku), zestawienie dzieli wykonawców na trzy grupy. W jednej (zielone pole zestawienia) ukazane są firmy, w których procent zbadanych próbek, niespełniających wymagań był mniejszy niż 15%. Druga grupa firm (żółte pole zestawienia), mieści się w przedziale 15-25%, a więcej niż 25% przedstawiają firmy widoczne w czerwonych polach.

GDDKiA jest największym beneficjentem PO IiŚ.

Wartość podpisanych przez GDDKiA Umów o Dofinansowanie (UoD) stanowi 14% wartości wszystkich podpisanych UoD, podczas gdy ilość UoD zawartych przez GDDKiA stanowi zaledwie 0,05% wszystkich podpisanych UoD.



Udział wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych przez GDDKiA stanowi 18% wszystkich wydatków kwalifikowanych zadeklarowanych w ramach NSS 2007-2013.

