



UKAZUJE SIĘ OD 1945 ROKU



## Kolejowa trasa średnicowa we Wrocławiu

Konceptja kolejowej trasy średnicowej we Wrocławiu w celu uruchomienia sieci SKM. Analiza bezpieczeństwa i warunków ruchu w obrębie placu Orłąt Lwowskich we Wrocławiu. Wykluczenie wykonawcy jako skutek rozwiązania umowy z przyczyn leżących po jego stronie

eISSN  
2544-6037

ISSN  
0033-22-32

# Podstawowe informacje dla Autorów artykułów

„Przegląd Komunikacyjny” publikuje artykuły związane z szeroko rozumianym transportem oraz infrastrukturą transportu. Obejmuje to zagadnienia techniczne, ekonomiczne i prawne. Akceptowane są także materiały związane z geografią, historią i socjologią transportu.

Artykuły publikowane w „Przeglądzie Komunikacyjnym” dzieli się na: „wnoszące wkład naukowy w dziedzinę transportu i infrastruktury transportu” oraz „pozostałe”. Prosimy Autorów o deklarację (w zgłoszeniu), do której grupy zaliczyć ich prace.

Materiały do publikacji: zgłoszenie, artykuł oraz oświadczenie Autora, należy przysyłać w formie elektronicznej na adres redakcji:

**artykuly@przeglad.komunikacyjny.pwr.wroc.pl**

W zgłoszeniu należy podać: imię i nazwisko autora, adres mailowy oraz adres do tradycyjnej korespondencji, miejsce zatrudnienia, zdjęcie, tytuł artykułu oraz streszczenie (po polsku i po angielsku) i słowa kluczowe (po polsku i po angielsku). Szczegóły przygotowania materiałów oraz wzory załączników dostępne są na stronie:

**www.transportation.overview.pwr.edu.pl**

**W celu usprawnienia i przyspieszenia procesu publikacji prosimy o zastosowanie się do poniższych wymagań dotyczących nadsyłanego materiału:**

1. Tekst artykułu powinien być napisany w jednym z ogólnodostępnych programów (np. Microsoft Word). Wzory i opisy wzorów powinny być wkomponowane w tekst. Tabele należy zestawić po zakończeniu tekstu. Ilustracje (rysunki, fotografie, wykresy) najlepiej dołączyć jako oddzielne pliki. Można je także wstawić do pliku z tekstem po zakończeniu tekstu. Możliwe jest oznaczenie miejsc w tekście, w których autor sugeruje wstawienie stosownej ilustracji lub tabeli. Obowiązuje odrębna numeracja ilustracji (bez rozróżniania na rysunki, fotografie itp.) oraz tabel.
2. Całość materiału nie powinna przekraczać 12 stron w formacie Word (zalecane jest 8 stron). Do limitu stron wlicza się ilustracje załączane w odrębnych plikach (przy założeniu że 1 ilustracja = ½ strony).
3. Format tekstu powinien być jak najprostszy (nie stosować zróżnicowanych stylów, wcięć, podwójnych i wielokrotnych spacji itp.). Dopuszczalne jest pogrubienie, podkreślenie i oznaczenie kursywą istotnych części tekstu, a także indeksy górne i dolne. **Nie stosować przypisów.**
4. Nawiązania do pozycji zewnętrznych - cytaty (dotyczy również podpisów ilustracji i tabel) oznacza się numeracją w nawiasach kwadratowych [...]. Numerację należy zestawić na końcu artykułu (jako „Materiały źródłowe”). Zestawienie powinno być ułożone alfabetycznie.
5. Jeżeli Autor wykorzystuje materiały objęte nie swoim prawem autorskim, powinien uzyskać pisemną zgodę właściciela tych praw do publikacji (niezależnie od podania źródła). Kopie takiej zgody należy przesyłać Redakcji.

Artykuły wnoszące wkład naukowy w dyscyplinę inżynieria lądowa i transport podlegają

procedurom recenzji merytorycznych zgodnie z wytycznymi MNiSW, co pozwala zaliczyć je, po opublikowaniu, do dorobku naukowego oraz uwzględnić w ewaluacji jakości działalności naukowej (Dz.U. 2019 poz. 392). Liczba uwzględnianych punktów w ewaluacji osiągnięć naukowych wynosi 5.

Do oceny każdej publikacji powołuje się co najmniej dwóch niezależnych recenzentów spoza jednostki. Zasady kwalifikowania lub odrzucenia publikacji i ewentualny formularz recenzentki są podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej czasopisma lub w każdym numerze czasopisma. Nazwiska recenzentów poszczególnych publikacji/numerów nie są ujawniane.

Przygotowany materiał powinien obrazować własny wkład badawczy autora. Redakcja wdrożyła procedurę zapobiegania zjawisku Ghostwriting (z „ghostwriting” mamy do czynienia wówczas, gdy ktoś wniósł istotny wkład w powstanie publikacji, bez ujawnienia swojego udziału jako jeden z autorów lub bez wymienienia jego roli w podziękowaniach zamieszczonych w publikacji). Tekst i ilustracje muszą być oryginalne i niepublikowane w innych miejscach (w tym w internecie). Możliwe jest zamieszczanie artykułów, które ukazały się w materiałach konferencyjnych i podobnych (na prawach rękopisu) z zaznaczeniem tego faktu i po przystosowaniu do wymogów publikacyjnych „Przeglądu Komunikacyjnego”.

Na stronie internetowej czasopisma dostępne są pełne wersje artykułów oraz streszczenia w języku polskim (od 2010) i angielskim (od 2016) jako OPEN ACCESS. Pod koniec 2018 roku „Przegląd Komunikacyjny” rozpoczął indeksowanie artykułów angielskich z użyciem numerów cyfrowych DOI. Czasopismo ubiega się o partycypowanie w bazie SCOPUS. Rejestrowane jest w międzynarodowej bazie DOAJ <https://doaj.org/>.

Redakcja pisma oferuje objęcie patronatem medialnym konferencji, debat, seminariów itp.

Ceny są negocjowane indywidualnie w zależności od zakresu zlecenia. Możliwe są atrakcyjne upusty. Patronat obejmuje:

- ogłaszanie przedmiotowych inicjatyw na łamach pisma,
- zamieszczanie wybranych referatów / wystąpień po dostosowaniu ich do wymogów redakcyjnych,
- publikację informacji końcowych (podsumowania, apele, wnioski),
- kolportaż powyższych informacji do wskazanych adresatów.

**www.transportation.overview.pwr.edu.pl**

## Ramowa oferta dla „Sponsora strategicznego” czasopisma Przegląd Komunikacyjny

Sponsor strategiczny zawiera umowę z wydawcą czasopisma na okres roku kalendarzowego z możliwością przedłużenia na kolejne lata. Uprawnienia wydawcy do zawierania umów posiada Zarząd Krajowy SITK w Warszawie.

Przegląd Komunikacyjny oferuje dla sponsora strategicznego następujące świadczenia:

- zamieszczenie logo sponsora w każdym numerze,
- zamieszczenie reklamy sponsora w jednym, kilku lub we wszystkich numerach,
- publikacja jednego lub kilku artykułów sponsorowanych,
- publikacja innych materiałów dotyczących sponsora,
- zniżki przy zamówieniu prenumeraty czasopisma.

Możliwe jest także zamieszczenie materiałów od sponsora na stronie internetowej czasopisma.

Przegląd Komunikacyjny ukazuje się jako miesięcznik.

Szczegółowy zakres świadczeń oraz detale techniczne (formaty, sposób i terminy przekazania) są uzgadniane indywidualnie.

Osoba kontaktowa w tej sprawie:

Hanna Szary

[hanna.szary@sitkrp.org.pl](mailto:hanna.szary@sitkrp.org.pl)

ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa, tel.: (22) 827 02 58, 506 116 966

Cena za świadczenia na rzecz sponsora uzależniana jest od uzgodnionych szczegółów współpracy. Zapłata może być dokonana jednorazowo lub w kilku ratach (na przykład kwartalnych). Część zapłaty może być w formie zamówienia określonej liczby prenumerat czasopisma.





Na okładce: Dworzec Świebodzki  
Źródło: Mariusz Korzeń

### **Drodzy Czytelnicy!**

*W pierwszym artykule opisano koncepcję budowy kolejowej trasy średnicowej we Wrocławiu w celu efektywnego uruchomienia sieci szybkiej kolei miejskiej. Jako przykład sprawnie funkcjonującej sieci szybkiej kolei miejskiej wykorzystującej tunel średnicowy przytoczono S-Bahn w Monachium. Dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego zaproponowano utworzenie dwóch tras średnicowych w całości przebiegających z tunelu. Budowa trasy przebiegającej przez centrum miasta w znaczący sposób przyczyniłaby się do utworzenia sprawnie funkcjonującej sieci SKM na terenie miasta oraz całej aglomeracji wrocławskiej.*

*Kolejna publikacja dotyczy analizy bezpieczeństwa i warunków ruchu w obrębie placu Orłąt Lwowskich we Wrocławiu. W artykule przestudiowano oddziaływanie budowanej trasy tramwajowo-autobusowej na warunki ruchu w obrębie sąsiedniego skrzyżowania. Przeanalizowano stan przed przebudową i wdrożone zmiany oraz przedstawiono propozycje autorskie kolejnych modyfikacji układu drogowego. Przedstawiona analiza obrazuje jak można ocenić poszczególne elementy wpływające na warunki ruchu: relacje wlotów i wylotów, wpływ sygnalizacji świetlnej, oddziaływanie publicznego transportu zbiorowego, dławienie relacji, interakcje pomiędzy skrzyżowaniami, geometria, przemieszczanie się pieszych oraz rowerzystów.*

*Trzeci artykuł omawia aspekty prawne wykluczenia wykonawcy jako skutek rozwiązania umowy z przyczyn leżących po jego stronie. W artykule opisane zostały obligatoryjne i fakultatywne przesłanki wykluczenia wykonawcy z przetargu, z uwzględnieniem orzecznictwa i poglądów doktryny. Uwagę zwrócono na przesłanki fakultatywne Prawa o Zamówieniach Publicznych. W artykule opisana została również instytucja samooczyszczania (self-cleaning) wywodząca się z dyrektywy UE. Procedura samooczyszczania może zapewnić ochronę wykonawcy przed wykluczeniem z przyszłych przetargów. Jednak aby skorzystać z tej możliwości wykonawca musi przyznać, że przyczyna niewykonania lub nienależytego wykonania umowy leży po jego stronie.*

W numerze

### **Koncepcja kolejowej trasy średnicowej we Wrocławiu w celu uruchomienia sieci SKM**

Mariusz Korzeń

6

### **Analiza bezpieczeństwa i warunków ruchu w obrębie placu Orłąt Lwowskich we Wrocławiu**

Wojciech Szczepanek

11

### **Wykluczenie wykonawcy jako skutek rozwiązania umowy z przyczyn leżących po jego stronie**

Justyna Bójko, Małgorzata Puto

16

Życzę miłej lektury:

Maciej Kruszyna

#### **Wydawca:**

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników  
Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej  
00-043 Warszawa, ul. Czackiego 3/5  
[www.sitkrp.org.pl](http://www.sitkrp.org.pl)

#### **Redaktor Naczelny:**

Antoni Szydło

#### **Redakcja:**

Krzysztof Gasz, Igor Gisterek, Bartłomiej Krawczyk,  
Maciej Kruszyna (Z-ca Redaktora Naczelnego),  
Agnieszka Kuniczuk - Trzciniowicz (Redaktor językowy),  
Piotr Mackiewicz (Sekretarz), Wojciech Puła (Redaktor  
statystyczny), Wiesław Spuziak, Robert Wardęga,  
Czesław Wolek

#### **Adres redakcji do korespondencji:**

Poczta elektroniczna:

[redakcja@przeгляд.komunikacyjny.pwr.wroc.pl](mailto:redakcja@przeгляд.komunikacyjny.pwr.wroc.pl)

Poczta „tradycyjna”:

Piotr Mackiewicz, Maciej Kruszyna  
Politechnika Wrocławska,  
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław  
Faks: 71 320 45 39

#### **Rada naukowa:**

Marek Ciesielski (Poznań), Antanas Klibavičius (Wilno),  
Jozef Komačka (Žilina), Elżbieta Marciszewska (Warszawa),  
Andrzej S. Nowak (Auburn University), Tomasz Nowakowski (Wrocław),  
Victor V. Rybkin (Dniepropietrowsk), Marek Sitarz (Katowice),  
Wiesław Starowicz (Kraków), Hans-Christoph Thiel (Cottbus),  
Tomasz Siwowski (Rzeszów), Jiri Straský (Brno),  
Andrea Zuzulova (Bratysława)

#### **Rada programowa:**

Mirosław Antonowicz, Dominik Borowski, Leszek Krawczyk,  
Marek Krużyński, Leszek W. Mindur, Andrzej Żurkowski

#### **Deklaracja o wersji pierwotnej czasopisma**

Główną wersją czasopisma jest wersja elektroniczna.  
Na stronie internetowej czasopisma dostępne są pełne  
wersje artykułów oraz streszczenia w języku polskim (od  
2010) i angielskim (od 2016).

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian w  
materiałach nie podlegających recenzji.

Artykuły opublikowane w „Przeглядzie Komunikacyjnym”  
są dostępne w bazach danych 20 bibliotek technicznych  
oraz są indeksowane w bazach:

BAZTECH: <http://baztech.icm.edu.pl>

Index Copernicus: <http://indexcopernicus.com>

Międzynarodowa baza DOAJ <https://doaj.org/>

#### **Prenumerata:**

Szczegóły i formularz zamówienia na stronie:

<http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl>

Obecna Redakcja dysponuje numerami archiwalnymi  
począwszy od 4/2010.

Numer archiwalne z lat 2004-2009 można zamawiać  
w Oddziale krakowskim SITK, ul. Siostrzana 11, 30-804 Kra-  
ków, tel./faks 12 658 93 74, [mrowinska@sitk.org.pl](mailto:mrowinska@sitk.org.pl)

#### **Druk:**

HARDY Design, 52-131 Wrocław, ul. Buforowa 34a  
Przemysław Wolczuk, [przemo@dodo.pl](mailto:przemo@dodo.pl)

#### **Reklama:**

Dział Marketingu: [sitk.baza@gmail.com](mailto:sitk.baza@gmail.com)

**Nakład:** 800 egz.

## Przetarg na budowę kolejnego odcinka trasy N-S w Rudzie Śląskiej. 9 firm chce ją budować

Marlena Polok-Kin, Dziennik Zachodni, 2.02.2021

Ogłoszono przetarg na budowę kolejnego odcinka trasy N-S. Do tej pory zrealizowane zostały trzy etapy trasy N-S, ale do pełnego połączenia autostrady A4 i DTŚ konieczna jest jeszcze budowa odcinka od ul. Kokota do łącznika z autostradą w ciągu ul. 1 Maja. 9 ofert zostało złożonych w przetargu na budowę kolejnego odcinka trasy N-S w Rudzie Śląskiej. Ma on przebiegać od ul. Kokota w kierunku autostrady A4. Najtańsza cena opiewa na niemal 110 mln zł, natomiast najdroższa na ponad 184,5 mln zł. Teraz urzędników czeka szczegółowa analiza i ocena złożonych ofert. Na tym jednak nie koniec, bo dodatkowo planowane jest przeprowadzenie aukcji elektronicznej. Zaproszenie do udziału w niej otrzymają wykonawcy, których oferty nie zostaną odrzucone na etapie oceny (...).

## Nowy węzeł na zakopiance w Jaworniku. Wkrótce rusza jego budowa

Katarzyna Hołuj, Gazeta Krakowska, 8.02.2021

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowę z konsorcjum firm MPRB (lider), Mosty Kraków, MP Infra, które zajmą się przygotowaniem projektu węzła drogowego w Jaworniku. Powstanie bezkolizyjne połączenie kilku dróg, w tym wojewódzkiej nr 955 z zakopianką. Koszt prac dokumentacyjnych wyniesie 2 262 585 zł. Oprócz opracowania projektu obejmą one uzyskanie niezbędnych uzgodnień i decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Ich zakończenie przewidywane jest na rok 2023, natomiast roboty budowlane mają być realizowane w latach 2024-2025 (...).

## Oni chcą przebudować al. Wojska Polskiego w Szczecinie. Sumy robią wrażenie! Różnice również.

Marek Jaszczczyński, gs24.pl, 2.02.2021

Od 80 do prawie 98 milionów złotych, tyle wynoszą oferty złożone w przetargu na przebudowę fragmentu alei Wojska Polskiego. W siedzi-

bie Szczecińskich Inwestycji Miejskich odbyło się otwarcie ofert w postępowaniu przetargowym na przebudowę śródmiejskiego odcinka al. Wojska Polskiego. Komisja przetargowa zajęła się teraz analizą złożonych ofert – mówi Piotr Zieliński, rzecznik prasowy Szczecińskie Inwestycje Miejskie Sp. z o.o. Według szacunków miasta przebudowa jest warta około 86 milionów złotych. Poniżej tego pułapu znalazły się dwie oferty. Najtańsza jest oferta firmy Budowlano-Drogowej MTM SA z Gdyni i opiewa na 80 728 637,11 zł. Konsorcjum ROVERPOL Sp. z o.o. i ROVER Infraestructuras – znane z budowy węzłów Granitowa i Łękno - wyceniło swoje usługi na 80 995 500 zł. Najdroższa oferta wpłynęła z warszawskiego Budimexu - 98,8 mln zł (...).

## To najpopularniejsze wśród pasażerów stacje w województwie śląskim. Zaskoczenia nie ma. Na czele Katowice

Tomasz Szymczyk, Dziennik Zachodni, 1.02.2021

Urząd Transportu Kolejowego podsumował dane za rok 2019 dotyczące ilości pasażerów korzystających z poszczególnych stacji kolejowych w całym kraju. Na czele znalazł się Poznań Główny, gdzie z pociągów korzystają średnio aż 62 tysiące pasażerów. W województwie śląskim - i to nie zaskoczenie - na czele znalazły się Katowice. Tak samo jak to, że w czołowej dwudziestce najbardziej popularnych stacji w naszym regionie aż jedenaście znajduje się na najbardziej popularnej linii z Częstochowy do Gliwic. Urząd Transportu Kolejowego co roku opracowuje dane statystyczne dotyczące tego, ilu pasażerów wsiada i wysiada na każdej stacji w Polsce - od największych dworców do najmniejszych przystanków czynnych czasem tylko sezonowo (...).

## Tramwaj na Swojczyce. Miasto podjęło decyzje dotyczące tej inwestycji

mk, Gazeta Wroclawska, 2.02.2021

Linia tramwajowa na Swojczyce ma być niepełna dwukilometrowym przedłużeniem od pętli Sępolno. Realizacja tej oczekiwanej przez mieszkańców inwestycji jest uzależniona m.in. od wybudowania nowych mostów Chrobrego

(...). Linia tramwaju na Swojczyce będzie miała około 1,7 km długości. Będzie przedłużeniem torowiska od pętli Sępolno i poprowadzi ul. Mickiewicza, przez nowe mosty Chrobrego, które są w fazie projektowania, ul. Swojczycką do pętli Swojczyce zlokalizowanej w rejonie ul. Bazaltowej i Chałupniczej. Na wysokości ul. Mydlanej linia przejdzie na prawą stronę Swojczyckiej omijając bazę Orlenu i wiodąc bliżej powstających z tej strony bloków i centrum handlowego. Przy pętli będzie parking na 181 samochodów (...).

## 300 tysięcy złotych na przystanek kolejowy Wodzisław Śląski Centrum. Kosztami podzielią się Miasto i Powiat Wodzisławski

Arek Biernat, Dziennik Zachodni, 9.02.2021

300 tysięcy złotych kosztować będzie studium planistyczno - prognostyczne dla budowy przystanku kolejowego Wodzisław Śląski Centrum. Zgodnie z wcześniej zawartym porozumieniem środki na ten cel przeznaczą Miasto Wodzisław Śl. i Powiat Wodzisławski (...). O budowie przystanku kolejowego Wodzisław Śląski Centrum mówi się od lat. Planowany jest na wysokości galerii Karuzela i znacznie ułatwić podróż do "serca" naszego miasta. Jednak to wciąż odległe marzenie. W sierpniu 2020 roku prezydent Wodzisławia Śl. złożył uzgodniony z PKP PLK wniosek na realizację tej inwestycji. W tym tygodniu okazało się, że projekt przeszedł do II etapu rządowego Programu Kolej Plus, który zakłada dofinansowanie inwestycji z budżetu państwa do nawet 85 proc (...).

## Pociągiem do Karpacza? Samorząd województwa przejął linie kolejowe

mk, Gazeta Wroclawska, 7.02.2021

Samorząd województwa dolnośląskiego przejął dwa odcinki linii kolejowych w Sudetach. To zielone światło dla rewitalizacji linii i przywrócenia połączeń kolejowych do Karpacza.

Dwa następne odcinki linii kolejowych przejął w ubiegłym tygodniu urząd marszałkowski. O podpisaniu umowy z PKP SA poinformował 4 lutego marszałek województwa Cezary Przybylski. Urząd przejął dwukilometrowy odcinek linii kolejowej 308 w Mysłakowicach oraz liczący niecałe 7 kilometrów długości odcinek linii 340 Mysłakowice - Karpacz. Wraz z liniami przejm-

wanymi w poprzednich latach pod zarządem województwa dolnośląskiego jest obecnie 207 kilometrów torowisk. W czerwcu 2020 r. Tymoteusz Myrda, członek zarządu Województwa Dolnośląskiego, poinformował, że linia kolejowa Jelenia Góra - Mysłakowice - Karpacz/Kowary powinna zostać uruchomiona za około dwa lata (...).

## Kraków. Ponad 14 tys. zł miesięcznie za obsługę prawną budowy linii tramwajowej Meissnera - Mistrzejowice

Piotr Tymczak, Gazeta Krakowska, 8.02.2021

Zarząd Dróg Miasta Krakowa rozstrzygnął przetarg na obsługę prawną projektu dotyczącego budowy linii tramwajowej Krakowskiego Szybkiego Tramwaju z ul. Meissnera do Mistrzejowic. Wybrano ofertę opiewającą na 797 tys. zł. W przetargu wpłynęła jedna oferta Kancelarii Adwokackiej z al. Płk. Beliny-Prażmowskiego z Krakowa opiewająca na kwotę 797 040 zł, w tym wynagrodzenie miesięczne - 14 760 zł. Zamawiający, Zarząd Dróg Miasta Krakowa, na to zadanie zamierzał przeznaczyć maksymalnie 969 732 zł. Złożona oferta mieściła się w tej granicy więc ją wybrano. Termin wykonania zamówienia wyznaczono na 54 miesiące od dnia zawarcia umowy (...).

## Umowa na budowę odcinka S7 między Miechowem a Szczepanowicami podpisana

Aleksander Gąciarz, Gazeta Krakowska, 8.02.2021

W poniedziałek w Miechowie została podpisana umowa na zaprojektowanie i wybudowanie ostatniego na terenie Małopolski odcinka drogi ekspresowej S7. Liczący niespełna 5,5 kilometra fragment drogi połączy węzły Miechów i Szczepanowice. Umowę podpisali dyrektor krakowskiego Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Pałasiński oraz Fatih Budan prezes firmy Fabe Polska, lidera konsorcjum, które wygrało przetarg na wykonanie zadania. Koszt prac wyniesie ponad 162 mln 440 tys. zł (...). Zgodnie z założeniami wykonawcy mają na wywiązanie się z umowy 36 miesięcy, nie licząc okresów zimowych, gdy prowadzenie robót budowlanych nie będzie możliwe (...).

## Obwodnica rowerowa Wrocławia w budowie. Jakie odcinki już są gotowe?

mk, Gazeta Wrocławska, 4.02.2021

Wydłuża się rowerowa obwodnica Wrocławia. Trasa ma pozwolić na bezpieczne i szybkie poruszanie się pomiędzy osiedlami zarówno rowerzystom, jak i pieszym. ZDiUM zaczyna budowę kolejnego odcinka drogi. Zielone światło dla kolejnego odcinka obwodnicy rowerowo-piesznej Wrocławia. ZDiUM otrzymał pozwolenie na budowę 460-metrowego odcinka między ul. Srebrnogórską a Bardzką (...). Zielona rowerowo-pieszna obwodnica Wrocławia pozwoli na bezpieczne poruszanie się między osiedlami. Jej odcinki zgłaszane są do realizacji w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego. Fragmentem obwodnicy jest także Krzywą Grobla: trasa o długości 641 metrów od ul. Na Niskich Łąkach do kładki Siedleckiej i 470-metrowa obwodnica Szczepina od ul. Ścinawskiej do ul. Zgorzeleckiej.

## Krok do obwodnicy Nałęczowa. Co z finansowaniem inwestycji?

Aleksandra Dunajska - Minkiewicz, Kurier Lubelski, 7.02.2021

Wojewoda wydał zezwolenie na realizację obwodnicy Nałęczowa. Nie oznacza to jednak, że szybko ruszy budowa, bo póki co na inwestycję nie ma pieniędzy. – Decyzja wojewody to ważny krok przybliżający nas do realizacji tej inwestycji – podkreśla Wiesław Parzycki, burmistrz Nałęczowa. – Obwodnica jest dla nas niezwykle ważna - nie tylko w kontekście komfortu życia mieszkańców czy atrakcyjności miasta dla turystów, ale też - istnienia uzdrowiska – dodaje burmistrz. O konieczności budowy obwodnicy Nałęczowa mówi się bowiem od kilkadziesiąt lat. Przecinająca miasteczko droga 830 to jedna z najbardziej ruchliwych tras wojewódzkich w regionie: prowadzi z Lublina do Kazimierza Dolnego, dodatkowo korzystają z niej tiry jadące z i do Nałęczowianki i Cisowianki, zakładów produkujących wodę mineralną. Efekt - przez Nałęczów przejeżdża średnio około 10 tys. aut na dobę. Ministerstwo Zdrowia już w 2010 roku ostrzegało, że w Nałęczowie trzeba zmniejszyć poziom hałasu. W przeciwnym razie może stracić status uzdrowiska (...).

## Nie tylko obwodnica. Pięć firm i konsorcjów złożyło oferty na ostatni z trzech odcinków drogi ekspresowej S6 między Słupskiem a Lęborkiem

Karol Uliczny, Dziennik Bałtycki, 8.02.2021

Na te informacje zmotoryzowani mieszkańcy Słupska i okolic czekali od długiego czasu. Ruszyło formalne przygotowanie budowy obwodnicy miasta, dodatkowo GDDKiA otworzyła oferty na ostatni z trzech odcinków drogi ekspresowej S6 między Słupskiem a Lęborkiem. W kolejce czeka rozstrzygnięcie przetargu na odcinek krajowej „21”. Pięć firm oraz konsorcjów złożyło oferty na ostatni z trzech odcinków drogi ekspresowej S6 między Słupskiem a Lęborkiem. Przetarg dotyczy fragmentu od końca obwodnicy Słupska do węzła Bobrowniki. Obecnie w budowie są trzy odcinki S6 między Bożym-polem Wielkim a Gdynią o długości ok. 41 km (...). Kolejną dobrą wiadomością dla mieszkańców Pomorza jest rozpoczęcie formalnego przygotowania inwestycji budowy obwodnicy Słupska, która w założeniu inwestora ma mieć parametry drogi głównej ruchu przyspieszonego. Na początku lutego podpisano umowę na sporządzenie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej (...).

## Obwodnica Szczecina z tunelem. Badania w terenie zakończone. Jaki jest przewidywany koszt? Czekamy na finał prac

Marek Jaszczyński, gs24.pl, 11.02.2021

Do końca zmierzają prace nad dokumentacją dotyczącą zachodniego drogowego obejścia Szczecina. Droga będzie prowadziła przez powiat policki, jej integralną częścią będzie tunel pod Odrą z Polic do miejscowości Święta w powiecie goleniowskim (...). Zachodnia Obwodnica Szczecina będzie od północy i zachodu omijać aglomerację szczecińską, przechodząc pod Odrą tunelem w rejonie Polic (na północ od Portu Morskiego). Trasa będzie stanowiła alternatywę dla obecnego szlaku S3/A6. Poprawi skomunikowanie Polic i całej aglomeracji szczecińskiej z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Będzie miała długość 51,6 km. Pojedziemy dwoma jezdniami z dwoma pasami ruchu. Jezdnie będą miały pas awaryjny. Pomkniemy z prędkością 110 kilometrów na godzinę (...).

## Nowy wiadukt w Murowanej Goślinie gotowy. W piątek zostanie udostępniony kierowcom, pieszym i rowerzystom

Bogna Kisiel, Głos Wielkopolski, 11.02.2021

Od piątku, 12 lutego kierowcy, piesi i rowerzyści mogą korzystać z nowego wiaduktu nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Gnieźnieńskiej w Murowanej Goślinie. Koszt tej inwestycji wyniósł około 9 milionów złotych. – Nowy wiadukt ma 21 metrów długości i niemal 18 metrów szerokości. Znajdują się na nim 8-metrowa jezdnia, 3-metrowy chodnik oraz ścieżka rowerowa o szerokości 2,5 metra – mówi Marek Borowczak, dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Poznaniu (...).

## Ponad 60 tys. kontenerów pojawi się w porcie. Jak to wpłynie na Świnoujście?

Bogna Skarul, gs24.pl, 9.02.2021

Trwa postępowanie mające na celu wyłonienie inwestora i późniejszego operatora głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu. Jak informuje Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście, zainteresowani swoje oferty mogą składać do 15 kwietnia 2021 r. Tymczasem coraz wyraźniej słyhać sprzeczne opinie w sprawie planowanej inwestycji w Świnoujściu. Specjaliści i eksperci zastanawiają się, czy rzeczywiście powstanie portu kontenerowego ma sens pod względem ekonomicznym dla miasta, kraju, dla portu, a także, jak budowa takiego kolosa wpłynie na środowisko. Powstanie portu kontenerowego będzie wymagało zainwestowania około 7 mld zł (parę lat temu wyceniano budowę portu na od 3 do 5 mld zł). Jak podaje ZMPSŚ, terminal ma zostać zlokalizowany w Porcie Zewnętrznym, na wschód od falochronu wschodniego Terminalu LNG. Port i miejsce składowania kontenerów umieszczone zostaną na pirsie (...).

## Planowany przebieg S11 dzieli gminy powiatu lublinieckiego. Każdy wariant ma swoich zwolenników i przeciwników

Piotr Ciastek, Dziennik Zachodni, 18.02.2021

Dyskusja wokół wariantów przebiegu planowanej trasy S11 przez powiat lubliniecki robi się

coraz bardziej gorąca. Wiceburmistrz Lublińca namawia mieszkańców do wysyłania listów poparcia do GDDKiA dla wariantu niebieskiego, a wójt gminy Pawonków podaje swoje racje za wyborem wariantu różowego. Podczas przygotowań do budowy S11 w powiecie lublinieckim zaproponowane zostały dwa warianty przebiegu drogi ekspresowej

- "czerwony" i "niebieski". W ubiegłym roku, po przeprowadzeniu spotkań informacyjnych w poszczególnych gminach, wypracowano dwa dodatkowe warianty: „zielony” jako modyfikację wariantu niebieskiego oraz „różowy” jako modyfikację wariantu czerwonego.

Jeszcze w 2019 roku radni, jak i mieszkańcy Lublińca zainteresowani sprawą budowy drogi S11, opowiedzieli się za wariantem niebieskim. Podjęto nawet w tej sprawie uchwałę (...).

## Nowa autostrada A4 Bis zastąpi A4? Obciążona trasa potrzebuje alternatywy. Oto warianty przebiegu. Budzą kontrowersje

Anna Dziedzic, Dziennik Zachodni, 17.02.2021

Do Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego dołączono opracowaną przez ekspertów koncepcję budowy autostradowej obwodnicy aglomeracji, nazywaną roboczo autostrada A4 bis. Kiedy takie plany mają szansę się ziścić? Nieprędko, to wciąż plany, na które na razie nie ma pieniędzy. Niepokoją one jednak mieszkańców Wyr, przez które przebiegać mają trzy z czterech wariantów A4 bis. Wiosną, czyli w II kwartale tego roku mają się rozpocząć konsultacje społeczne w sprawie nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa śląskiego i wpisania do niego budowy A4 bis (...).

## Trasa Opole-Niemodlin będzie dwupasmowa. Powstaną też nowe wiadukty. Przebudowany zostanie węzeł autostradowy "Opole Zachód"

Sławomir Draguła, nto.pl, 12.02.2021

Droga krajowa nr 46 ma być trasą dwujezdniową. Opolski oddział generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przygotowuje się do odcinkowej przebudowy tej trasy. Droga ta jest jedną z najmniejbezpiecznych i najbardziej ruchliwych w naszym regionie. Jak poinformował opolski oddział Generalnej Dyrekcji

Dróg Krajowych i Autostrad, cztery firmy są zainteresowane opracowaniem koncepcji dla rozbudowy drogi krajowej nr 46 na odcinku Niemodlin - Dąbrowa. Najniższą ofertę na kwotę 1 533 477,90 zł złożyła firma Wrocławskie Biuro Projektów Drosystem. Z kolei pięć firm chce zrobić dokumentację dla rozbudowy kolejnego odcinka DK 46, dla trasy Dąbrowa – Opole. Tu najniższą ofertę na kwotę 2 112 217,50 zł złożyła firma Mosty Katowice (...).

## Chrzanów. Podpisano umowę na budowę ronda na DK 79. Droga będzie dwukierunkowa. Kierowców czekają utrudnienia

Sławomir Bromboszcz, Gazeta Krakowska, 18.02.2021

Nowe rondo na ul. Krakowskiej w Chrzanowie, czyli odcinka drogi krajowej 79, ma powstać do końca listopada br. Inwestycja ta pozwoli na wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na kluczowym fragmencie drogi i tym samym usprawnieniu komunikacji w mieście. W najbliższych miesiącach kierowców czekają jednak duże utrudnienia. Do przetargu na budowę ronda w Chrzanowie zgłosiło się pięć firm. Najkorzystniejszą ofertę złożył Zakład Usług Budowlanych Dębowski z Zaborza koło Oświęcimia. W środę oficjalnie podpisano umowę na realizację tej inwestycji. Firma „Dębowski” wykonawstwem dróg zajmuje się już od ponad 33 lat. W ramach tej umowy powstanie duże rondo, które połączy ul. Krakowską z ul. Zieloną i nowy odcinek drogi w kierunku ul. 29 Listopada. Ponadto będziemy mieć dwukierunkowy ruch pod wiaduktem kolejowym (...).

## Budowa obwodnicy Tarnobrzega rusza od wycinki drzew w Zwierzyńcu

Wioletta Wojtkowiak, nowiny24.pl, 14.02.2021

Rozpoczęła się budowa obwodnicy Tarnobrzega, największej inwestycji drogowej miasta. Wykonawca - firma Strabag - oznakował już teren pod przebieg nowej drogi i porządkuje go. Prace rozpoczyna od wycinki drzew w Lesie Zwierzynieckim. Tablice zakazujące wstępu na ten obszar zobaczycie w kilku punktach, między innymi za przejazdem kolejowym od strony ulicy Zakrzowskiej oraz na końcu ulicy Marii Skłodowskiej - Curie. Władze Tarnobrzega podpisały

1 lutego umowę z firmą Strabag, która wygrała przetarg na budowę obwodnicy miasta. Będzie to nowy odcinek drogi wojewódzkiej 871, który ma wyprowadzić ruch tranzytowy z głównych arterii miasta (...).

### **Jest wykonawca węzła Karwiny. Miasto się cieszy, wątpliwości mają PKP PLK: "Miasto Gdynia ograniczy podróżę koleją"**

Łukasz Kamasz, Dziennik Bałtycki, 17.02.2021

Warta ponad 100 milionów złotych inwestycja znalazła swojego wykonawcę. Węzeł ma być gotowy w 2023 roku. Jednak to nie koniec kontrowersji z nim związanych. Wątpliwości co do inwestycji mają PKP PLK, ich przedstawiciele twierdzą, że Gdynia miała niespodziewanie odstąpić od umowy z 2017 r. i zmienić zakres budowy węzła Gdynia Karwiny, co ma być niekorzystne dla rozwoju transportu kolejowego w Trójmieście. Budowę węzła Karwiny zajmie się MTM S.A. - prace mają się zakończyć w 2023 roku. Węzeł ma powstać 50 dni przed terminem pierwotnie określonym w przetargu, czyli 30 czerwca 2023 roku. Inwestycja będzie objęta pięcioletnią gwarancją wykonawcy. W ramach inwestycji powstaną: nowy układ drogowy dla fragmentów ulic Wielkopolskiej, Sopotkiej i Strzelców, parking typu park&ride w sąsiedztwie stacji PKM Gdynia Karwiny, nowa infrastruktura dla autobusów i trolejbusów, buspasy, nowe chodniki oraz drogi rowerowe (...).

### **Przebudowa Mostu Siennickiego: w planach wydłużenie przeprawy oraz budowa zupełnie nowych przyczółków. Prace ruszą w przyszłym roku**

Karol Uliczny, Dziennik Bałtycki, 12.02.2021

Gdański Zarząd Dróg i Zieleni wybrał wariant przebudowy Mostu Siennickiego. Przeprawa przez Martwą Wisłę zostanie wydłużona, co będzie wiązać się z utrudnieniami dla zmotoryzowanych oraz pasażerów miejskiej komunikacji. Zły stan fundamentów przyczółków wymaga gruntownych prac remontowych – wykazała ekspertyza wykonana na zlecenie Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni. Zagrożenie dla stabilności konstrukcji wykryto podczas rutynowych przeglądów gwarancyjnych, w czasie których stwierdzono niepokojące zniekształcenia

wzdłuż dylatacji. Problem uznano za bardzo poważny, co skutkowało wprowadzeniem zakazu ruchu dla pojazdów o wadze powyżej 10 ton. Jeżeli nic nie stanie na przeszkodzie, prace ruszą już w przyszłym roku. W czwartek GZDiZ poinformował o wyborze wariantu przebudowy. - Najbardziej optymalnym technicznie i ekonomicznie jest wariant przebudowy zakładający budowę dodatkowych przęseł najazdowych wraz z budową nowych przyczółków w sąsiedztwie starych. Istniejące zostaną rozebrane. Obiekt zostanie wydłużony o dwa przęsła najazdowe – informuje Magdalena Kiljan, rzeczniczka prasowa Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni (...).

### **Kraków. Budowa odcinka trasy S7 Widoma-Kraków na pewno nie skończy się wcześniej niż w 2024 r.**

Marcin Banasik, Gazeta Krakowska, 26.02.2021

Po wyrzuceniu z powodu opóźnień włoskiej firmy z budowy 18-kilometrowego odcinka trasy S7 od Krakowa do Widomej, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpiła przetarg na kontynuację prac. Jeszcze przed otwarciem ofert wpłynęły aż trzy odwołania od firm, które przystąpiły do konkursu. Skarżyły się one m.in. na zapisy umowy, których nie będą w stanie wykonać np. zbyt krótkie terminy wykonania prac. To wszystko sprawia, że coraz bardziej wydłuża się czas oddania tej części drogi ekspresowej do użytku. Pierwotnie zakładano, że prace zostaną zakończone w 2023. Dziś wiemy, że termin ten na pewno wydłuży się co najmniej o rok (...).

### **Rozpoczęła się budowa obwodnicy osiedla Piłsudskiego w Czeladzi. Zbudują także ponad 30 miejsc parkingowych**

Piotr Sobierajski, Dziennik Zachodni, 27.02.2021

W Czeladzi rozpoczęła się budowa obwodnicy osiedla Piłsudskiego. O tej ważnej inwestycji mówiono się od wielu lat, aż wreszcie staje faktem. Jednych prace cieszą, bo będzie można łatwiej dostać się do ul. Legionów i dalej w stronę Sosnowca oraz Katowic, innych nieco martwi, bo nowa droga pojawi się na skraju pól, otwartej przestrzeni. O tym, że obwodnica powinna powstać, przekonana jest jednak większość mieszkańców osiedla, do którego teraz dojeżdża

się od ulicy Staszica tak zwaną ślepą drogą. Wjechać na osiedle można, ale już wyjazd jest już dużym problemem. Zwłaszcza, że wąskie, osiedlowe uliczki niemal w całości zastawione są zaparkowanymi tam samochodami. Teraz ma się to zmienić (...).

### **Opole. Na dworcu kolejowym powstaje nowy peron i tory. Stacja będzie mogła przyjąć więcej pociągów**

Sławomir Draguła, nto.pl, 25.02.2021

Rozbudowa dworca kolejowego w Opolu jest związana z generalnym remontem linii Opole-Kędzierzyn-Koźle oraz budową nowego wiaduktu kolejowego przez Odrę. Na opolskim dworcu prace trwają mimo zimy. Robotnicy zakończyli już montaż ścianek z prefabrykatów typu „L”, które tworzą skrajnię nowego peronu. Teraz budują jego korpus. Widać też efekty prac związanych z budową betonowych fundamentów wiaty, która będzie miała 75 metrów długości. - Natomiast jednokrawędziowy peron ma być długi na 150 metrów i szeroki na 5,5 metra - wyjaśnia Mirosław Siemieniec z PKP Polskie Linie Kolejowe. - Oczywiście zostanie wyposażony w ławki, oznakowanie czy tablice, na których wyświetlane będą godziny odjazdów pociągów. Natomiast przy dojściu do niego będą zamontowane stojaki rowerowe (...).

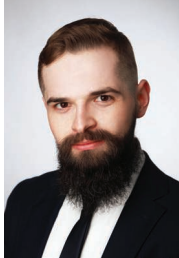
### **Sosnowiec: będzie przebudowa S1, ale... nie ta, o którą walczy od lat miasto i mieszkańcy. Co z węzłem Klimontów?**

Anna Dziedzic, Dziennik Zachodni, 2.03.2021

Sosnowiec: będzie przebudowa S1, jednak nie ta wymarzona przez miasto. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła właśnie plan zamówień publicznych na 2021 rok. I choć znalazły się w nim projekty dwóch inwestycji na sosnowieckiej drodze ekspresowej S1, to wciąż nie ma tam najbardziej wyczekiwanego przez władze miasta projektu przebudowy 5 km odcinka S1, przy którym miasto chce wybudować węzeł Klimontów (...). To ważne dla rozładowania korków na ulicy Lenartowicza i udostępnienia inwestorom miejskich terenów inwestycyjnych przy tej drodze (...).

# Koncepcja kolejowej trasy średnicowej we Wrocławiu w celu uruchomienia sieci SKM

## Concept of cross – city rail route in Wrocław to create the LRT system



**Mariusz Korzeń**

Mgr inż.

absolwent Politechniki  
Wrocławskiej, Wydział  
Budownictwa Lądowego i  
Wodnego,

mariuszkorzen9@gmail.com

**Streszczenie:** W artykule przedstawiono propozycję budowy kolejowej trasy średnicowej we Wrocławiu w celu utworzenia sieci szybkiej kolei miejskiej. Główną motywacją dla utworzenia sieci SKM jest stale rosnący ruch w kierunku centrum spowodowany coraz bardziej rosnącą liczbą osób zamieszkujących peryferyjne części miasta oraz gmin ościennych tworzących aglomerację wrocławską. Jako przykład sprawnie funkcjonującej sieci szybkiej kolei miejskiej wykorzystującej tunel średnicowy przytoczono sieć S – Bahn w Monachium, w której wykorzystywany tunel kolejowy przebiegający przez centrum miasta determinuje duże potoki pasażerów i jest to w związku z tym jeden z głównym środków transportu na obszarze całej aglomeracji. W dalszej części omówiono pokrótce stan obecny Wrocławskiego Węzła Kolejowego pokazując tym samym duży potencjał miasta do utworzenia sieci SKM. Wskazano miejsca, w których należałoby zapewnić bezpośredni dostęp do sieci kolejowej. Zaproponowano utworzenie dwóch tras średnicowych w całości przebiegających z tunelu. Ich przebieg powinien być podyktowany lokalizacją wskazanych w artykule generatorów ruchu w centrum Wrocławia. W podsumowaniu autor przedstawia korzyści idące za budową nowych tras oraz wspomina o potrzebie rozwoju sieci transportu szynowego wynikającej z Wrocławskiej Polityki Mobilności. Utworzenie nowej trasy przebiegającej przez centrum miasta w znaczący sposób zwiększyłoby atrakcyjność przewozową kolei a co za tym idzie, nowa trasa stanowiłaby kluczowy element dla utworzenia sprawnie funkcjonującej sieci SKM na terenie miasta oraz całej aglomeracji wrocławskiej.

**Słowa kluczowe:** Tunel kolejowy; Trasa średnicowa; Kolej aglomeracyjna; Wrocław

**Abstract:** The article presents a proposal for the construction of a cross-city rail route in Wrocław in order to create a LRT system. The main motivation for the creation of the LRT system is the constantly growing traffic towards the center caused by the increasing number of people living in the peripheral parts of the city and neighboring municipalities making up the Wrocław agglomeration. As an example of an efficient LRT system using a cross-city tunnel is the S-Bahn system in Munich was cited, in which the railway tunnel running through the city center determines large flows of passengers and is therefore one of the main means of transport in the entire agglomeration. In the next part, the current state of the Wrocław Railway Junction is briefly discussed, thus showing the city's great potential to create the LRT system. Places where direct access to the railway network should be provided have been indicated. It was proposed to create two cross-diameter routes running entirely from the tunnel. Their course should be dictated by the location of the traffic generators indicated in the article in the center of Wrocław. In the summary, the author presents the benefits of building new routes and mentions the need for the development of the rail transport network resulting from the Wrocław Mobility Policy. The creation of a new route running through the city center would significantly increase the transport attractiveness of the railways, and thus, the new route would be a key element for the creation of an efficiently functioning LRT system in the city and the entire Wrocław agglomeration.

**Keywords:** Railway tunnel; Cross – city route; Agglomeration railway; Wrocław

### Wstęp

Problem transportu w miastach (głównie mowa tu o transporcie publicznym) znany jest ludziom już od wieków, choć nasilił się wraz z nastaniem w XIX wieku rewolucji przemysłowej. Wraz z rozwojem miast rosło zapotrzebowanie na przewozy,

a co za tym idzie rósł także problem transportu, co z kolei wiązało się z koniecznością wprowadzenia zmian dla dalszego sprawnego funkcjonowania miasta. Problem był szczególnie dotkliwy w gęsto zabudowanym centrum miasta, które było (i obecnie nadal jest) najczęstszym celem podróży. W zależności od wielkości miasta

oraz jego potencjalnych możliwości (głównie ekonomicznych) wprowadza się konkretne działania mające na celu rozwiązanie w skuteczny sposób problem transportu w mieście. Najlepszym rozwiązaniem jest budowa sieci kolei podziemnej, która w sposób bezkolizyjny jest w stanie przewieźć dużą liczbę osób w stosunkowo niewiel-

kim czasie. W związku z tym w wielu miastach powstały sieci metra, która usprawniły transport ludzi w mieście.

Obecnie jednym z rozwiązań jest wykorzystanie istniejącej sieci kolejowej, tworząc tym samym sieć SKM. Natomiast w celu zwiększenia jej atrakcyjności przewozowej buduje się nową trasę średnicową, która umożliwia szybki przejazd z kierunków peryferyjnych do centrum, bez konieczności przesiadki. Tak na przykład postąpiono w wielu miastach w Niemczech takich jak Lipsk, Monachium czy Stuttgart, w których dobudowano tunel będący przedłużeniem istniejącej stacji czołowej oraz znajduje się

często tuż przy centrum miasta. Nowy odcinek linii stanowi tzw. „Stammstrecke” czyli główną trasę na sieci, w której zbiega się zdecydowana większość linii, co tym samym decyduje o dużej atrakcyjności tego środka transportu.

We Wrocławiu nadal można odczuć problem transportu i dotyczy on nie tylko samego miasta, a całej aglomeracji wrocławskiej. W godzinach szczytu na głównych arteriach komunikacyjnych korki są codziennością, a transport miejski nie zawsze oferuje dogodny czas dojazdu. Według autora artykułu wprowadzenie sprawnie funkcjonującej sieci SKM, przebiegającej przez ściśle centrum miasta po-

zwoli w znaczący sposób rozwiązać niniejszy problemu, a także zachęci mieszkańców do zmiany sposobu podróżowania i wyboru bardziej ekologicznego środka transportu, jakim jest kolej.

## Przykład sieci S-Bahn w Monachium

Dobrym przykładem obrazującym korzyści jakie niesie ze sobą wprowadzenie sprawnie funkcjonującej sieci SKM wykorzystującej tunel średnicowy jest sieć S – Bahn w Monachium. Jest to jeden z najważniejszych środków transportu w obszarze całej aglomeracji. Głównym elementem sieci jest tunel



1. Planowany przebieg drugiej magistrali kolejowej w Monachium, źródło: [7]



2. Wrocławski Węzeł Kolejowy na planie miasta, źródło: opracowanie własne, w tle [9]

o długości 4 km, powstały w wyniku przebudowy położonej tuż przy centrum stacji *München Hauptbahnhof* na dworzec przelotowy. Tunel połączył Dworzec Główny i Dworzec Wschodni, dając tym samym bezpośredni dostęp z sieci kolejowej do centrum miasta. Jest to najważniejszy odcinek na całej sieci S-Bahn, w którym zbiegają się praktycznie wszystkie linie, a sam tunel wykorzystywany jest jedynie przez pociągi kolei miejskiej. Odpowiednie zoptymalizowanie sieci spowodowało, że zakładane dzienne potoki pasażerów na poziomie 250 tys. znacznie przerosły zakładaną wartość i obecnie wynoszą ponad 840 tys. w ciągu dnia [8]. W związku z prze-

kroczeniem przepustowości odcinka średnicowego oraz stale rosnących potoków pasażerskich, postanowiono wybudować drugą trasę średnicową równoległą do już powstałej linii (tzw. *Zweite Stammstrecke*). Trasa o długości ok. 10 km przebiegać będzie między stacjami *Laim* na zachodzie a *Leuchtenberggring* na wschodzie. Kluczowym dla inwestycji będzie siedmiokilometrowy tunel łączący Dworzec Główny z Dworcem Wschodnim. Planowany przebieg nowej trasy na tle już istniejącej pokazano na ilustracji 1. Kolorem zielonym zaznaczono odcinki istniejące, a kolorem czerwonym nowoprojektowaną trasę. Linią przerywaną zaznaczono odcinki w tunelu. Obecnie sieć jest stale rozbudowywana dla zapewnienia możliwie najlepszej oferty przewozowej [7].

## Stan istniejący WWK

Wrocławski Węzeł Kolejowy (WWK) ze względu na swoją długą historię stanowi jeden z najbardziej rozbudowanych węzłów kolejowych w Polsce. Łącznie we Wrocławiu zbiegają się linie z dziesięciu różnych kierunków, co przedstawiono na rysunku 2. Zaznaczono także linie, które obecnie nie są wykorzystywane liniowo oraz linie przeznaczone dla ruchu towarowego. Wyraźnie widać, że węzeł obejmuje swoim zasięgiem większość miasta, ale jednocześnie okrąży też centrum miasta. Ukazuje to duży potencjał miasta i aglomeracji do utworzenia sieci SKM. Niestety w obecnym układzie sieć okrąży centrum miasta, przez co kolej traci na swojej atrakcyjności przewozowej. Za odcinek średnicowy można uznać 3 – torowy fragment sieci od posterunku odgałęźnego Grabiszyn do stacji Wrocław Główny. Jest on całkowicie bezkolizyjny z innymi środkami transportu, przebiega częściowo w nasypie oraz częściowo po estakadzie. Z odcinka korzystają pociągi pasażerskie regionalne i da-

lekobieżne jadące z siedmiu różnych kierunków. Na podstawie badań przeprowadzonych w styczniu 2021 r. wynika, że w godzinach szczytu pociągi przejeżdżają przez odcinek średnicowy co około 2,5 minuty [2]. Wprowadzenie dodatkowych pociągów SKM może spowodować duże utrudnienia w zachodzeniu przepustowości odcinka średnicowego. W związku z tym należałoby rozważyć budowę nowej trasy z uwzględnieniem miejsc, które są częstym celem podróży mieszkańców zwane w dalszej części artykułu generatorami ruchu.

## Generatory ruchu w mieście

Za generatory ruchu uznano miejsca na planie miasta stanowiące najczęstszy cel podróży, a co za tym idzie w tych miejscach potoki pasażerów są największe. Do takich miejsc na terenie Wrocławia można zaliczyć do m.in.:

- Dworzec Główny/Dworzec Autobusowy – węzeł przesiadkowy pomiędzy różnymi środkami transportu (transport miejski, regionalny, dalekobieżny),
- Stare Miasto/ Rynek – obszar generujący duży ruch turystyczny,

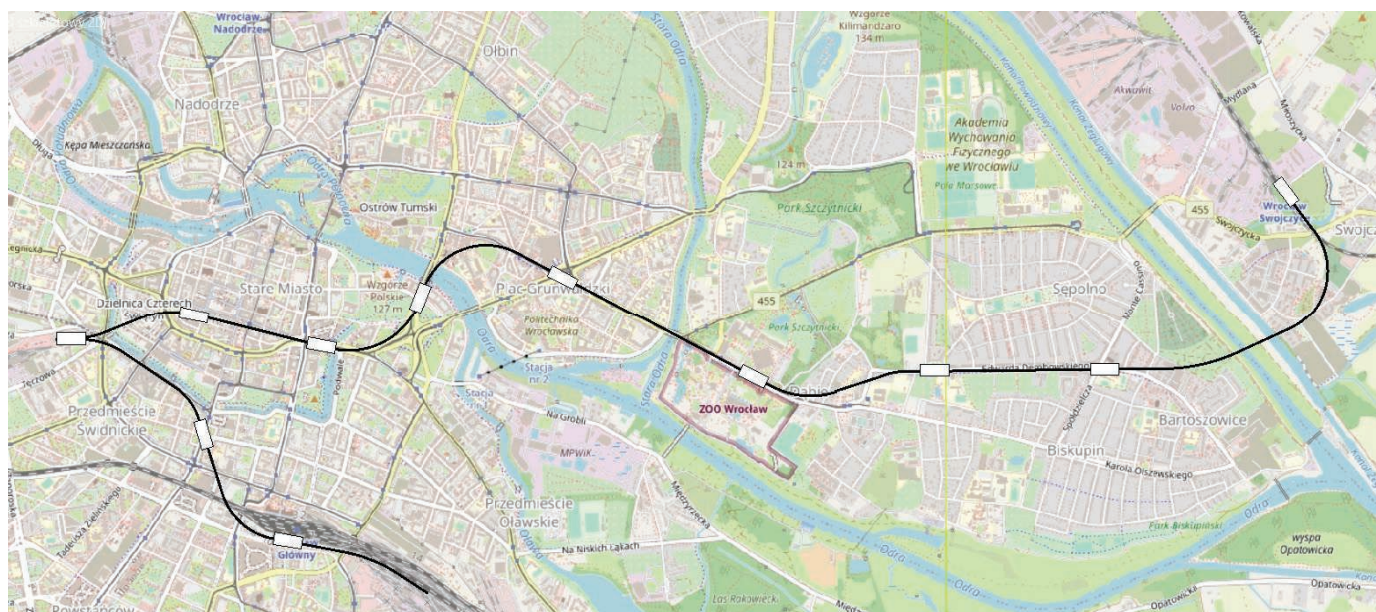
- plac Dominikański – duży węzeł przesiadkowy przy Starym Mieście,
- plac Bema – węzeł przesiadkowy w kierunku północnej części miasta,
- plac Grunwaldzki – jeden z najważniejszych węzłów przesiadkowych w mieście. W okolicy duży ośrodek akademicki, możliwość dojechania z placu w praktycznie każdą część miasta,
- plac Jana Pawła II – ważny węzeł przesiadkowy w kierunku zachodnich części miasta,
- Hala Stulecia/ ZOO – miejsca generujące duży ruch turystyczny,
- Skrzyżowanie przy Arkadach Wrocławskich – węzeł przesiadkowy w kierunku południowej części miasta,

a w niedalekiej przyszłości mogą to być również:

- Dworzec Świebodzki - możliwe jest zabudowanie terenów przy dworcu tworząc nowe centrum Wrocławia [1],
- plac Społeczny – według Miejsowego Planu Zagospodarowania Terenu docelowe plac ma być w



3. Rozmieszczenie generatorów ruchu w odniesieniu do Wrocławskiego Węzła Kolejowego, źródło: opracowanie własne, w tle [4]



4. Proponowany przebieg nowych tras średnicowych, źródło: opracowanie własne, w tle: [5]

do stacji: (w minutach)	od stacji:								
	Wr. Świebodzki	Wr. Rynek	Wr. Stare Miasto	Wr. Centrum	Wr. Śródmieście	Wr. H.Stulecia/ZOO	Wr. Aleja Wielkiej Wyspy	Wr. Biskupin	Wr. Swojczyce
Wr. Świebodzki	X	1	3	5	7	10	12	14	17
Wr. Rynek	1	X	2	4	6	9	11	13	16
Wr. Stare Miasto	3	2	X	2	4	7	9	11	14
Wr. Centrum	5	4	2	X	2	5	7	9	12
Wr. Śródmieście	7	6	4	2	X	3	5	7	10
Wr. H.Stulecia/ZOO	10	9	7	5	3	X	2	4	7
Wr. Aleja Wielkiej Wyspy	12	11	9	7	5	2	X	2	5
Wr. Biskupin	14	13	11	9	7	4	2	X	3
Wr. Swojczyce	17	16	14	12	10	7	5	3	X

5. Orientacyjne czasy przejazdu pomiędzy przystankami w tunelu łączącym Dworzec Świebodzki ze stacją Wrocław Swojczyce, źródło: [2]

przyszłości zabudowany i tworzyć ważny punkt na mapie miasta [10],

- tzw. Aleja Wielkiej Wyspy (w trakcie realizacji) – nowa inwestycja stanowiąca wschodnią część śródmiejskiej obwodnicy Wrocławia. Nowa trasa umożliwi stworzenie nowego węzła przesiadkowego o obrębie Biskupina i Sępólna.

Lokalizację powyższych obszarów na tle WWK pokazano na rysunku 3. Jak widać na rysunku, generatory zloka-

lizowane są głównie w Śródmieściu, czyli znajdują się poza bezpośrednim oddziaływaniem sieci kolejowej. Uruchomienie sieci SKM, bez budowy nowej trasy średnicowej w znaczący sposób zmniejszy jej atrakcyjność, ponieważ dojazd do celu podróży będzie się wiązał z koniecznością przesiadki.

### Przebieg nowej trasy

Projektując nową trasę należy przede wszystkim uwzględnić możliwie jak

największą liczbę wcześniej wspomnianych generatorów ruchu (w tym najlepiej uwzględnić te przyszłe), aby zmaksymalizować potencjał przewozowy przyszłej sieci SKM. Ze względu na gęstą zabudowę śródmiejską w centrum założono wykonanie nowych tras w tunelu. Zaproponowano łącznie dwa nowe odcinki o charakterze trasy średnicowej. Pierwszy tunel łączy stację Dworzec Świebodzki oraz stację Wrocław Swojczyce. Jego przebieg zaplanowano przez Stare Miasto, Śródmieście oraz Wielką Wyspę. Planowane jest utworzenie na trasie 8 nowych przystanków podziemnych. Drugi tunel umożliwi połączenie Dworca Świebodzkiego ze stacją Wrocław Główny. Połączenie obydwu dworców zapewni wygodniejsze przesiadki z pociągów SKM do pociągów regionalnych czy dalekobieżnych. Planowane jest utworzenie na trasie trzech nowych przystanków podziemnych. Przebiegi poszczególnych tuneli oraz rozmieszczenie nowych przystanków pokazano na rysunku 4. Dworzec Świebodzki jest miejscem, w którym rozpoczynają się oba tunele, w związku z tym będzie stanowić dość ważny punkt przesiadkowy pomiędzy tunelami. Zaproponowana geometria tras zgodna ze Standardami Technicznymi [6] oraz

rozmieszczenie przystanków umożliwiły uzyskanie maksymalnej prędkości jazdy pociągów na poziomie 60 km/h i jest to wartość akceptowalna z punktu widzenia płynności ruchu. Lokalizacje nowych przystanków pokrywają się z położeniem generatorów ruchu pokazanych na rysunku 3. Przebudowa Dworca Świebodzkiego ze stacji czołowej na przelotową umożliwi dogodnie poprowadzenie tuneli przez centrum miasta. Dzięki takiemu poprowadzeniu nowych tras, 9 spośród 11 zaznaczonych na rysunku 3 generatorów ruchu zostało połączonych przy użyciu dwóch tras przy niewielkim ich wydłużeniu. Dodatkowo takie poprowadzenie tuneli umożliwi w przyszłości dobudowanie tunelu w relacji północ – południe od Dworca Nadodrze do Dworca Głównego z połączeniem stycznym tuneli na placu Społecznym oraz możliwością jego dalszego przedłużenia do południowych części miasta.

## Podsumowanie i wnioski

W artykule zaproponowano budowę nowych tras średnicowych na terenie Wrocławia w celu utworzenia sprawnie funkcjonującej sieci szybkiej kolei miejskiej o zasięgu aglomeracyjnym. Jedną z najważniejszych zalet powstania nowych odcinków jest skrócenie czasu dojazdu do centrum z przedmieść. Jest to ważna kwestia, szczególnie dla osób podróżujących przez centrum miasta w godzinach szczytu. Na ilustracji 5 zestawiono orientacyjne czasy przejazdu na odcinku centralnym pomiędzy stacjami. Trasę Wrocław Świebodzki - Wrocław Swojczyce pociąg pokona w ok. 17 minut, co przy obecnej siatce połączeń jest wynikiem nie do osiągnięcia. Wraz z długością połączenia te rozbieżności są coraz większe na korzyść połączeń kolejowych. Warto także zaznaczyć, że czas przejazdu pociągu jest stały i nie jest zależny od natężenia ruchu,

czego nie można powiedzieć o transporcie tramwajowym czy autobusowym. Może przyczynić się do wzrostu popularności transportu szynowego w codziennych podróżach mieszkańców. Tym samym wybrany zostanie bardziej ekologiczny środek transportu, który wpisuje się obecną polityką miasta związaną z Polityką Zrównoważonej Mobilności [3], [11]. Dodatkowo poza skróceniem czasu podróży do centrum do zalet można zaliczyć: połączenie Dworca Świebodzkiego z Dworcem Głównym, brak konieczności prowadzenia pociągów SKM po estakadzie kolejowej, skokowy wzrost przepustowości w centrum oraz przybliżenie sieci kolejowej do największych generatorów ruchu w mieście. Przytoczony przykład S-Bahn w Monachium pokazuje, że przy starannie zaprojektowanej sieci, możliwe jest uzyskanie dużych potoków pasażerskich na sieci szybkiej kolei miejskiej. Brak podjęcia poważnych zmian zmierzających do poprawy jakości transportu w mieście, przy jednoczesnym rozwoju obszarów peryferyjnych będzie jedynie pogłębiał problem transportu w mieście. Zaproponowane nowe linie są jedynie jednym z rozwiązań, niestety także jednym z najdroższych. Można zatem zastanowić się nad rozwiązaniem bardziej ekonomicznym, lecz równie skutecznym co wyżej opisane trasy. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] Korolkiewicz, Gisterek, Filar, Knapik, „Centrum Świebodzkie - nowe centrum Wrocławia”. Wstępna koncepcja dla PKP S.A. i UM Wrocławia zagospodarowania przestrzennego terenów w rejonie Dworca Świebodzkiego.
- [2] Korzeń M. „Koncepcja tunelu dla SKM we Wrocławiu”. Praca dyplomowa magisterska, Politechnika Wrocławska, 2021 r.
- [3] „Plan Zrównoważonego Rozwoju

Publicznego Transportu Zbiorowego Wrocławia”, Wrocław, listopad 2016, [https://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/files/plan-transportowy/Plan\\_transportowy\\_Wroclawia\\_2016-2022.pdf](https://www.wroclaw.pl/strategia-rozwoju-wroclawia-2030/files/plan-transportowy/Plan_transportowy_Wroclawia_2016-2022.pdf)

- [4] Podkład mapowy: <https://www.openrailwaymap.org/>
- [5] Podkład mapowy: <https://www.openstreetmap.org/#map=13/51.1161/17.0342>
- [6] Standardy Techniczne. Szczegółowe techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 200 \text{ km/h}$  (dla taboru konwencjonalnego)/ 250 km/h (dla taboru z wychylnym pułdem).
- [7] Strona internetowa przewoźnika S-Bahn w Monachium, <https://www.2.stammstrecke-muenchen.de/>
- [8] Strona internetowa przewoźnika S-Bahn w Monachium, <https://www.s-bahn-muenchen.de/>
- [9] System Informacji przestrzennej Wrocławia, <https://geoportal.wroclaw.pl/>
- [10] Uchwała Nr XLV/1366/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 21 stycznia 2010 r. zatytułowana „W sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla fragmentu zespołu urbanistycznego Centrum w rejonie Placu Społecznego we Wrocławiu”. Biuletyn Urzędowy RMW z 2010 r., poz. 928. <http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XLV/1366/10>
- [11] Uchwała Nr XLVIII/1169/13 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 19 września 2013 r. zatytułowana „W sprawie wrocławskiej polityki mobilności”. Biuletyn Urzędowy RMW z 2013 r., poz. 354. <http://uchwaly.um.wroc.pl/uchwala.aspx?numer=XLVIII/1169/13>

# Analiza bezpieczeństwa i warunków ruchu w obrębie placu Orłąt Lwowskich we Wrocławiu

## The analysis of safety and traffic conditions on Orłąt Lwowskich Square in Wrocław



**Wojciech Szczepanek**

Inż.

Student Politechniki Wrocławskiej,  
Wydział Budownictwa Lądowego  
i Wodnego

234304@student.pwr.edu.pl

**Streszczenie:** W ostatnich latach jest przebudowywana i rozbudowywana infrastruktura drogowa we Wrocławiu. Jest dużo związanych z tym przedsięwzięć, które mają na celu zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu publicznego, a także poprawić warunki ruchu w obrębie miasta i dostosować je do dzisiejszych standardów. Artykuł odnosi się do analizy oddziaływania nowo wybudowanej trasy tramwajowo - autobusowej "TAT" etap I we Wrocławiu na warunki ruchu w obrębie pl. Orłąt Lwowskich. Skupiono się również na elementach, które zostały przebudowane nie tylko z powodu nowej linii tramwajowej, ale także na wymagane zmiany ze względu na bezpieczeństwo i zwiększenie przepustowości. Przeanalizowano stan przed przebudową oraz wdrożone zmiany i przedstawiono inne propozycje, jakie można by zastosować. W podsumowaniu artykułu opisano wady i zalety poszczególnych rozwiązań, wraz z ich opisem.

**Słowa kluczowe:** Analiza ruchu; Bezpieczeństwo; Przepustowość; Linia Tramwajowa; Przebudowa; Warunki ruchu

### Abstract:

Abstract: For some years road infrastructure has been being rebuilt and expanded in Wrocław. There are a lot of enterprises connected with it which aim is to encourage citizens to use public transport and also improve traffic conditions in the area of the whole city and adjust it to modern standards. This article refers to the analysis of the influence of the newly built. "TAT" rout level 1 in Wrocław on conditions in The Orłąt Lwowskich square area. All elements which were rebuilt, not only because of the new tramway but also because of regarded changes due to safety and increasing of road capacity, were taken under consideration. The condition before rebuilding, implemented changes and other ideas which could be applied were analysed. In the summary of this article advantages and disadvantages of individual solutions were presented with their description.

**Keywords:** Traffic analysis; Safety; Road capacity; Tramway; Rebuilding; Traffic conditions

### Wstęp

W ostatnich latach jest przebudowywana i rozbudowywana infrastruktura drogowa we Wrocławiu. Jest to spowodowane występowaniem dużego natężenia ruchu w obrębie miasta, z czego wynikają liczne zatory, czyli kolejkowania się pojazdów w sieci skrzyżowań. Jednym z głównych przedsięwzięć związanych z poprawą warunków ruchu jest budowa trasy tramwajowo - autobusowej "TAT", która jest podzielona na 3 etapy. Etap I obejmuje budowę linii z obrębu skrzyżowania pl. Orłąt Lwowskich - ul. Piłsudskiego - ul. Podwale do Parku Biznesu. Etap II ma prowadzić od Parku Biznesu do ul. Rogowskiej. Ostatni etap III będzie przebiegać wzdłuż ul. Rogowskiej

i ma być zakończony pętlą w obrębie stacji kolejowej Nowy Dwór. Budowa "TAT" ma na celu zmniejszyć ruch pojazdów osobowych w mieście poprzez zachęcenie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego. Kolejnym problemem są przestarzałe, nieprze-myślane i niezgodne z rozporządzeniami rozwiązania, które prowadzą do niebezpiecznych sytuacji drogowych. W związku z tym należy dostosować parametry techniczne poszczególnych obszarów do dzisiejszych standardów. W dalszej części artykułu skupiono się na analizie warunków drogowo - ruchowych oraz bezpieczeństwa pierwotnej geometrii obszaru. Istotny jest również przebieg nowo zrealizowanej inwestycji "TAT" etap 1 na rozwiązania projektowe. Budowana trasa ma być

poprowadzona wydzielonymi pasami ruchu i być bezkolizyjna, aby zmniejszyć czas przemieszania się autobusów i tramwajów, co jest dodatkowym atutem do rezygnacji z korzystania samochodów prywatnych w obrębie miasta. Analizowany obszar i przebieg nowo wybudowanej trasy "TAT" przedstawiono na rys. 1.

### Analiza warunków ruchu i bezpieczeństwa na obszarze pl. Orłąt Lwowskich przed przebudową

Aktualnie może wydawać się że obręb placu Orłąt Lwowskich został przebudowany, aby dostosować się warunkami ruchu tylko i wyłącznie do nowo wybudowanej trasy "TAT". Prawda jest zgoła odmienna, gdyż obszar przed

przebudową posiadał niebezpieczne rozwiązania, a przepustowość była mała przez co poziom swobody ruchu oceniany na podstawie średniej straty czasu był na poziomie III i IV dla większości wlotów. Opisane PSR uzyskano w procedurze obliczeniowej, która zostanie przedstawiona po ukończeniu [6]. Została natomiast wykonana na po-

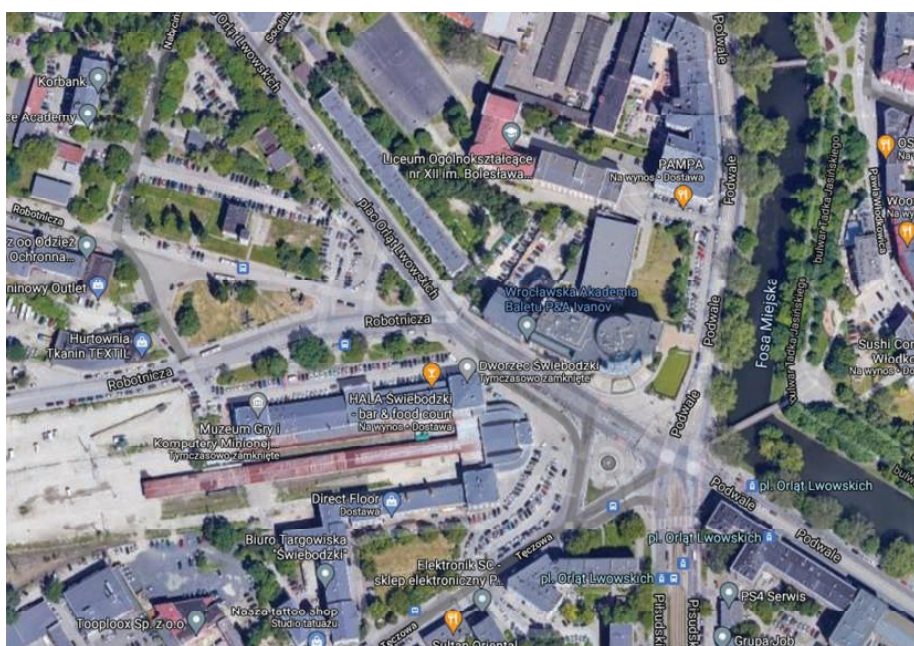
stawie [4], obserwacji w terenie i własnych spostrzeżeń. Użyte [4] posłużyły również w wyznaczeniu godziny szczytu, którą określa się w 15 - minutowych okresach czasowych, bądź 1 - godzinnych na podstawie ilości przemieszczających się pojazdów w podanym odstępie czasowym przez dany przekrój. Miejscami zaliczanymi do niebezpiecz-

nych lub o złych warunkach ruchu były cztery rejony.

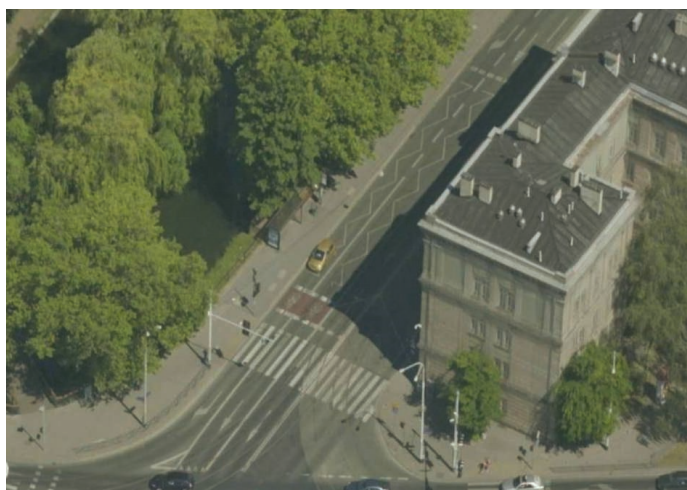
Pierwszym jest wschodni wlot ul. Podwale na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich przedstawiony na rys. 3. Największy problem stanowił przystanek autobusowo - tramwajowy usytuowany na chodniku po prawej stronie patrząc od wlotu. Na rys. 3. Ze względu na usytuowanie linii tramwajowej oddzielonej dwoma pasami ruchu na których znajduje się oznakowanie poziome P-17 "linia przystankowa", piesi musieli pokonać 6 m odległości, aby przedostać się bezpiecznie z przystanku do pojazdu komunikacyjnego i odwrotnie. Stanowiło to niebezpieczną sytuację, gdyż jadące pojazdy mogły nie zauważyć zatrzymującego się tramwaju z którego wychodzili pasażerowie. Ważny w tej sytuacji jest też aspekt psychologiczny, gdyż umiejscowienie przystanku w obrębie wlotu mogło wywołać chęć kierowcy na przyspieszenie pojazdu, aby zdążyć przejechać na sygnale zielonym zanim wyjdą osoby korzystające z transportu publicznego. W drogownictwie istotne są zachowania poszczególnych uczestników ruchu. Głównie decyzje jakie podejmują, które projektant powinien przewidzieć i uwzględnić przy analizach, czy też rozwiązaniach projektowych. Dodatkowo wyjście z tramwaju na jezdnię było utrudnione ze względu na pokonanie sporej wysokości. Kolejny problem wciąż związany z usytuowaniem przystanku w obrębie wlotu jest zmniejszona w znaczący sposób przepustowość, ponieważ dwa pasy ruchu podczas przejścia pasażerów były zablokowane,



1. Przebieg budowanej trasy "TAT" etap I i zaznaczony analizowany obszar [9]



2. Charakterystyka analizowanego obszaru z rys. 1 [2]



3. Wschodni wlot ul. Podwale w obrębie skrzyżowania ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich [9]



4. Południowy wlot ul. Piłsudskiego w obrębie skrzyżowania ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich [9]

bądź też jeden w przypadku zatrzymania się autobusu.

Drugim rejonem jest południowy wlot ul. Piłsudskiego pokazany na rys. 4 w którym skrajny lewy pas ruchu patrząc od strony wlotu, będący lewoskrętem posiadał niską przepustowość. Było to spowodowane dużym natężeniem ruchu, gdzie w określonej godzinie szczytu ilości pojazdów przejeżdżających wynosiła 464 i sygnale zielony o długości 12 - 15 s. Problem stanowił zbyt krótki sygnał zielony i brak możliwości jego przedłużenia, gdyż wymagałoby to skrócenia pozostałych faz o kilka sekund. Ponadto podany lewoskręt wymagał realizacji dodatkowej fazy ruchu co zabierało dodatkowy czas sygnału zielonego z pozostałych sygnalizatorów. Możliwość usunięcia tej relacji zwiększyłaby przepustowość pozostałych wlotów. Również na skrajach jezdni znajdowały się ścieżki rowerowe jednokierunkowe. Każda o szerokości 1 m, gdzie wg [1] minimalna szerokość dla takich ścieżek wynosi 1,5 m, a wg [7] zalecana szerokość w obrębie miasta Wrocław powinna wynosić 2 m. Jest to niezgodne z wytycznymi i zagraża bezpieczeństwu przemieszczających się rowerów w obrębie ul. Piłsudskiego.

Kolejnym rejonem jest południowy wlot ul. Robotniczej w obrębie skrzyżowania ul. Robotniczej - pl. Orłąt Lwowskich pokazany na rys. 5. W tym przypadku problem stanowi krzyżowanie się dwóch ulic pod kątem 60°, co w znacznym stopniu zmniejsza widoczność. Wg rozporządzenia [1] kąt przecięcia się dróg powinien wynosić 90°, z dopuszczeniem odchyłki o kąt 30°. Wartość ta jest znacząco za niska. Nie był również spełniony warunek widoczności w kierunku północno - zachodnim, gdyż drzewa znajdujące się na wyspie zasłaniały przy tym kącie pole widzenia. Dodatkowo natężenie ruchu na wlocie wynosiło 536 pojazdów w godzinie szczytu, natomiast północno - zachodni wlot pl. Orłąt Lwowskich wynosił 1227 pojazdów, co obrazuje złe warunki ruchu. Przy podanej charakterystyce obszaru można wywnioskować, że wszystkie warunki bezpieczeństwa powinny być spełnione.

Ostatni obszar to północno - zachodni wlot ul. Robotniczej w obrębie skrzyżowania ul. Robotniczej - pl. Orłąt Lwowskich pokazany na rys. 5. Natężenie ruchu wlotu ul. Robotniczej okazuje się znacznie mniejsze niż wspomnianego w punkcie 3, ale kąt przecięcia jezdni wynosi 48°. Jest to niezgodne z rozporządzeniem [1] i powinno zostać zmienione. Pole widzenia było ograniczone w kierunku wschodnim ze względu na drzewa usytuowane przy wyspie i przez kąt wlotu dochodzącego do ulicy pl. Orłąt Lwowskich.

Na podstawie pisma [3] określono zdarzenia drogowe w obszarze pokazanym na rys. 1 w obrębie pl. Orłąt Lwowskich, gdzie w latach 2015 - 2020 doszło do 11 wypadków z 11 osobami rannymi i 243 kolizji. Ich ilość spadła prawie o połowę w porównaniu do lat poprzednich w 2020 r. ze względu na zmianę organizacji ruchu spowodowaną rozpoczęciem budowy "TAT". W ten sposób można określić, że obszar wymagał przebudowy ze względu na warunki bezpieczeństwa oraz warunki ruchu, a nie tylko na sam fakt budowy nowej linii tramwajowo - autobusowej.

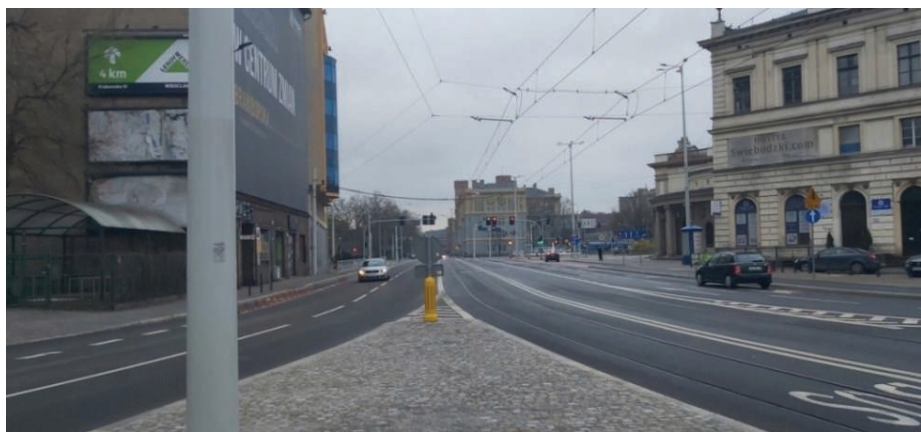
### Opis zmian geometrycznych po przebudowie i ich wpływ na bezpieczeństwo i warunki ruchu

Najistotniejszą zmianą, która wpłynęła

na zastosowane rozwiązania geometryczne w obrębie pl. Orłąt Lwowskich jest nowo wybudowany odcinek linii tramwajowo - autobusowej "TAT" etap I pokazany na rys. 1. Rozpoczyna się od skrzyżowania ul. Piłsudskiego - ul. Powale - pl. Orłąt Lwowskich, gdzie łączy linie tramwajowe z południowym wlotem z rys. 4 i wschodnim wlotem z rys. 3. Przebiega wzdłuż pl. Orłąt Lwowskich, a następnie w rejonie byłych skrzyżowań na rys. 5 przechodzi w ul. Robotniczą na zachód. Dzięki takiemu rozwiązaniu linia tramwajowo - autobusowa ma wydzieloną jezdnię. Zmniejsza to również obszary kolizji z innymi uczestnikami ruchu. W szczególności wpłynęło rozwiązanie skrzyżowań na rys. 5 po przez całkowite ich usunięcie. Aktualnie ruch z ul. Robotniczej jest poprowadzony tylko i wyłącznie w kierunku skrzyżowania ul. Piłsudskiego - ul. Powale - pl. Orłąt Lwowskich, natomiast ruch z przeciwnego kierunku pozostał bez zmian. Obszar po przebudowie przedstawiono na rys. 6 i 7. Podane zmiany wyeliminowały problem krzyżowania się dróg pod kątem ostrym, dodatkowo nie występuje kolizja związana z linią tramwajową. Zostało w ten sposób wyeliminowany problem z pojęciem dławienia ruchu, które w znacznym stopniu oddziałuje na przepustowość. Aktualne rozwiązanie zwiększa zarówno bezpie-



5. Południowy i północno - zachodni wlot ul. Robotniczej w obrębie skrzyżowania ul. Robotniczej - pl. Orłąt Lwowskich [9]



6. Widok z przebudowanego obszaru z rys. 5 w kierunku skrzyżowania ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich (kierunek wschodni) [zdjęcie własne]



7. Widok z przebudowanego obszaru z rys. 5 w kierunku przeciwnym do rys. 6 (kierunek zachodni) [zdjęcie własne]



8. Widok na wschodni wlot ul. Podwale po przebudowie [zdjęcie własne]

czeństwo, jak i warunki ruchu.

Został również przebudowany wlot wschodni ul. Podwale pokazany na rys. 3. Wybudowano wyspę w osi jezdni na którą przeniesiono przystanek. Dodatkowo w torowisku tramwajowym znajduje się bus pas. Dzięki tym rozwiązaniom wszelkie problemy pasażerów przy wysiadaniu rozwiązano, a przepustowość wlotu została poprawiona. Opisany obszar przedstawiono na rys. 8.

Powstanie linii tramwajowo - auto-

busowej "TAT", wraz z zastosowanymi rozwiązaniami pokazanymi na rys. 6 i 7 w obszarze na rys. 5 wymusiły przebudowanie skrzyżowania ul. Robotniczej - ul. Nabycińskiej z rys. 2. Pierwotnie natężenie ruchu nie przekraczało 1000 pojazdów na dobę w obrębie wspomnianego rejonu, ale po zmianach w organizacji ruchu wszyscy uczestnicy przemieszczający się poprzednio z północnego - zachodu przez plac Orłąt Lwowskich, są zmuszeni kierować się ul. Nabycińską i dopiero następnie

włączyć się do ruchu ul. Robotniczej w południowej części, aby przedostać się na skrzyżowanie ul. Piłsudskiego - ul. Powale - pl. Orłąt Lwowskich. Ponadto poprowadzona linia tramwajowa krzyżuje się z opisaną ulicą, a co za tym idzie wymusiła powstanie sygnalizacji świetlnej. Opisane skrzyżowanie przedstawiono na rys. 9 przed przebudową i rys. 10 po przebudowie. Poza zastosowaniem sygnalizacji świetlnej w newralicznym punkcie, przebudowano nawierzchnię, poszerzono jezdnię o jeden pas ruchu i uzupełniono oznakowanie poziome oraz pionowe.

Ostatnią istotną zmianą są wyznaczone pasy ruchu dla rowerów w ulicy pl. Orłąt Lwowskich, których fragment można zobaczyć na rys. 6. Wykonane ścieżki są 2 - metrowe jednokierunkowe, a miejscowo 2,5 - metrowe dwukierunkowe zgodnie z [7]. Również wzdłuż trasy "TAT" powstała wydzielona ścieżka rowerowa po prawej stronie patrząc na rys. 7. Pierwotnie ruch rowerów odbywał się na pasach ruchu przeznaczonych dla taboru samochodowego, co przy tak dużym natężeniu było niebezpieczne dla osób przemieszczających się drogą i doprowadzało to do wypadków. Aktualne rozwiązania zwiększają bezpieczeństwo dla rowerzystów, co zachęca do korzystania z "zdrowego" środka transportu.

## Rozwiązanie alternatywne

Zastosowane rozwiązania są poprawne, ale istnieją inne możliwości, aby poprawić przepustowość i warunki ruchu. W ramach poprawienia bezpieczeństwa ruchu rowerów, można by zastosować jednometrowy pasy zieleni oddzielające ścieżki rowerowe od jezdni. Następnie przedstawiono proponowane rozwiązania względem poprawienia ruchu pojazdów samochodowych, tramwajów i autobusów w analizowanym obszarze z rys. 1. Jedną z propozycji jest poprowadzenie relacji lewoskrętnej na ul. Piłsudskiego przejazdem podziemnym, bądź też estakadą, gdzie pierwsza opcja została przedstawiona w [6]. Po przez wyeliminowanie tej relacji z fazy sygnalizacji świetlnej, zostają poprawione warunki ruchu w obrębie skrzyżowania, a także rozwiązuje pro-



9. Widok na skrzyżowanie ul. Nabycińskiej - ul. Robotniczej przed przebudową [2]



10. Widok na skrzyżowanie ul. Nabycińskiej - ul. Robotniczej po przebudowie [zdjęcie własne]

blem kolejowania się pojazdów na opisanym pasie. Wadą proponowanych rozwiązań jest duży koszt inwestycji. Dodatkowo przy przejeździe pod ziemią dodatkowy problem stanowi przebudowa uzbrojenia podziemnego oraz problem z wykonaniem spowodowany wysokim zwierciadłem wody gruntowej w rejonie miasta Wrocław. Wydaje się więc że poprowadzenie relacji skrajnej na estakadzie jest lepszym pomysłem, ale problem stanowi umiejscowienie kolumn na których miałyby być usytuowana konstrukcja, ze względu na brak miejsca na ul. Piłsudskiego. Innym proponowanym rozwiązaniem jest wprowadzenie rond na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich i w rejonie z rys. 5. W tym rozwiązaniu problem stanowi ruch tramwajów, który niemal uniemożliwia zastosowanie opisanej propozycji. Aby było możliwe wprowadzenie rond na podanych obszarach, należałoby wyprowadzić torowisko tramwajowe na estakadach i poprowadzić na nich ruch autobusowy. Byłoby to najwydajniejszym rozwiązaniem zarówno dla ruchu tramwajowego, jak i pojazdów. W podanej sytuacji tramwaje zostają wyłączone z faz sygnalizacji świetlnej, co zmniejsza czas przejazdu na anali-

zowanym obszarze z rys. 1, natomiast zastosowanie rond w podanych rejonach poprawiłoby w znacznym stopniu warunki ruchu na wszystkich wlotach. Stwarza to problem spowodowany zmianą umiejscowienia przystanków, ogromnych kosztów przedsięwzięcia oraz miejscem na wyniesieniem trasy w każdej z ulic na skrzyżowaniu ul. Piłsudskiego - ul. Podwale - pl. Orłąt Lwowskich.

## Podsumowanie

Przedsięwzięcia związane z budową i przebudową infrastruktury drogowej we Wrocławiu mają ogromny wpływ na warunki ruchu w obrębie miasta, a także zwiększają bezpieczeństwo po przez dostosowanie ich do aktualnych standardów i rozporządzeń. Aktualnie wprowadzenie jakichkolwiek zmian w geometrii drogi, bądź skrzyżowania na obszarze zabudowanym w rejonie dużej aglomeracji miejskiej jest utrudnione, gdyż istniejąca zabudowa oraz ustalone granice działek drogowych ograniczają możliwości rozwiązań projektowych. Podsumowując, przedstawiona analiza obrazuje jak w sposób szczegółowy można ocenić poszczególne elementy wpływające na

warunki ruchu, jak np. relacje wlotów i wylotów, wpływ sygnalizacji świetlnej, oddziaływanie publicznego transportu zbiorowego, dławienie relacji, zależność pomiędzy skrzyżowaniami, geometria poszczególnych obszarów, przemieszczanie się pieszych oraz rowerów. ◀

## Materiały źródłowe

- [1] DZIENNIK USTAW RZECZPOSPOLITEJ POLSKIEJ Warszawa, dnia 29 styczeń 2016 r. Poz. 124 OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA z dnia 23 grudnia 2015 r. "w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie"
- [2] <https://www.google.pl/maps?hl=pl>
- [3] Pismo nr DK - 149728/21 z dnia 02.03.2021 r. w sprawie zdarzeń drogowych w latach 2015-2020 od KOMENDY MIEJSKIEJ POLICJI we WROCŁAWIU WYDZIAŁU RUCHU DROGOWEGO
- [4] Pomiar natężenia godzinowe 2019.10.16 okolice Orłąt od urzędu Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta we Wrocławiu
- [5] Prezentacja "Trasa Autobusowo-Tramwajowa Etap II" na stronie internetowej <https://www.wroclaw.pl/portal/budujemy-tat/>
- [6] Szczepanek W. praca magisterska w trakcie realizacji pt. "Poprawa bezpieczeństwa i warunków ruchu na pl. Orłąt Lwowskich"
- [7] UCHWAŁA NR XXIII/506/16 RADY MIEJSKIEJ WROCŁAWIA z dnia 21 kwietnia 2016 r. "w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w rejonie ulic Braniborskiej i Nabycińskiej we Wrocławiu"
- [8] UCHWAŁA NR XXXIV/713/16 RADY MIASTA WROCŁAWIA z dnia 22 grudnia 2016 r. w sprawie "Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wrocławia na lata 2016 - 2022"
- [9] <http://ukosne.gis.um.wroc.pl>

# Wykluczenie wykonawcy jako skutek rozwiązania umowy z przyczyn leżących po jego stronie

## Exclusion of a contractor from participation in a public procurement procedure as a result of contract termination for reasons attributable to them



**Justyna Bójko**

radcą prawnym w Kancelarii JBW

[j.bojko@kancelariajbw.com.pl](mailto:j.bojko@kancelariajbw.com.pl)



**Małgorzata Puto**

prawnik w Kancelarii JBW,  
doktorantka na Wydziale Prawa  
i Administracji Uniwersytetu  
Gdańskiego

[kancelaria@kancelariajbw.com.pl](mailto:kancelaria@kancelariajbw.com.pl)

**Streszczenie:** W artykule opisane zostały obligatoryjne i fakultatywne przesłanki wykluczenia wykonawcy z przetargu, z uwzględnieniem orzecznictwa i poglądów doktryny. Uwagę zwrócono na fakultatywną przesłankę z art. 24 ust. 5 pkt 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, zgodnie z którym z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który, z przyczyn leżących po jego stronie, nie wykonał albo nienależycie wykonał w istotnym stopniu wcześniejszą umowę w sprawie zamówienia publicznego lub umowę koncesji, zawartą z zamawiającym, co doprowadziło do rozwiązania umowy lub zasądzenia odszkodowania. Zamawiający, aby móc z niej skorzystać, musi zawrzeć w umowie z wykonawcą odpowiednią klauzulę, przewidującą możliwość rozwiązania umowy lub zasądzenia odszkodowania wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez wykonawcę, co jest powszechną praktyką na polskim rynku zamówień publicznych. W przypadku jednak zawarcia takiej klauzuli zamawiający jest zobowiązany do jej zastosowania w razie spełnienia przesłanki. W artykule opisana została również instytucja samooczyszczania (self-cleaning), wywodząca się z art. 57 ust. 6 dyrektywy 2014/24/UE. Procedura samooczyszczania może zapewnić ochronę wykonawcy przed wykluczeniem z przyszłych przetargów. Aby skorzystać z self-cleaningu wykonawca musi jednak przyznać, że przyczyna niewykonania lub nienależytego wykonania umowy leży po jego stronie

**Słowa kluczowe:** Wykluczenie; Umowa

**Abstract:** The article describes obligatory and optional grounds for excluding a contractor on the basis of Polish Public Procurement Law, taking into account the jurisprudence and views of the doctrine. The attention is paid to the optional ground based on art. 24 sec. 5 point 4 of the Polish Act of January 29, 2004, Public Procurement Law, according to which the contracting authority may exclude from the procurement procedure contractors who, for reasons attributable to them, failed to perform or to a significant extent improperly performed a prior public procurement contract or concession contract concluded with the contracting authority, which led to termination or awarding compensation. In order to be able to use the institution, the contracting party must include an appropriate clause in the contract, providing for the possibility of terminating the contract or awarding damages due to contractor's non-performance or improper performance of the contract, which is a common practice on the Polish public procurement market. However, in the event of such a clause, the contracting authority is obliged to apply it if the condition is met. The article also describes the self-cleaning institution, derived from art. 57 sec. 6 of Directive 2014/24/EU. The self-cleaning procedure can protect the contractor from being excluded from future tenders. However, In order to take advantage of self-cleaning, the contractor has to admit that non-performance or improper performance of the contract is their fault.

**Keywords:** Exclusion; Contract

### Wstęp

Fakt odstąpienia od umowy przez zamawiającego z przyczyn po stronie wykonawcy może mieć negatywny wpływ na wizerunek wykonawcy na rynku zamówień publicznych. Jednak nie tylko wizerunek może ucierpieć. Wykonawcy grozi bowiem wykluczenie z przyszłych przetargów. Ponadto zgodnie z art. 24 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień

publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 oraz z 2020 r. poz. 288, 1086), dalej jako: PZP, ofertę wykonawcy wykluczonego z postępowania uznaje się za odrzuconą. Odrzucenie w tej sytuacji następuje z mocy prawa, tym samym nie jest konieczne dokonywanie dodatkowych czynności przez zamawiającego, poza wykluczeniem wykonawcy (wyr. KIO z 22.2.2012 r., KIO 267/12, niepubl.). Jednak nawet w przypadku rozwiązania umowy z

przyczyn leżących po stronie wykonawcy może on uniknąć wykluczenia z przyszłych przetargów. W tym celu musi spełnić przesłanki tzw. samooczyszczania, o którym mowa w dalszej części artykułu.

### Obligatoryjne i fakultatywne podstawy wykluczenia Wykonawcy

Podstawy wykluczenia Wykonawcy z przyszłych przetargów dzielą się na



muszą prowadzić do wykluczenia wykonawcy. Zgodnie bowiem z art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP, „Z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który, z przyczyn leżących po jego stronie, nie wykonał albo nienależycie wykonał w istotnym stopniu wcześniejszą umowę w sprawie zamówienia publicznego lub umowę koncesji, zawartą z zamawiającym, o którym mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1–4, co doprowadziło do rozwiązania umowy lub zasądzenia odszkodowania.”

W art. 471 k.c. występuje pojęcie "niewykonanie zobowiązania", co odnosi się dokładnie do pojęcia "niewykonanie zamówienia" w ustawie o zamówieniach publicznych. Niewykonanie zobowiązania ma miejsce wówczas, gdy realizacja świadczenia nie nastąpiła i istnieją okoliczności wyłączone późniejsze jego spełnienie, a więc gdy dłużnik w ogóle nie świadczył lub świadczył inny przedmiot niż wynikający z treści zobowiązania (zob. np. T. Pajor, *Odpowiedzialność*, s. 92; F. Zoll, w: *SPP*, t. 6, 2014, s. 1134). Natomiast nienależyte wykonanie zobowiązania ma miejsce wtedy, gdy zachowanie dłużnika zmierzało do spełnienia świadczenia, jednak osiągnięty przez niego wynik nie spełnia wymogów świadczenia, do którego dłużnik był zobowiązany (zob. np. wyr. SA w Łodzi z 16.4.2014 r., I ACa 1231/13, *Legalis*; wyr. SA w Warszawie z 19.2.2016 r., I ACa 715/15, *Legalis*; wyr. SA w Białymstoku z 20.9.2017 r., I ACa 254/17, *Legalis*).

Przepis art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP jest samodzielną podstawą wykluczenia z postępowania. W przepisie tym określono kilka przesłanek, które muszą zaistnieć łącznie, aby ziściła się podstawa wykluczenia. Zasadniczą okolicznością jest niewykonanie lub nienależyte wykonanie wcześniejszej umowy o zamówienie publiczne lub umowy koncesji. Niewykonanie

może odnosić się do całej umowy lub tylko jej części. Nienależyte wykonanie natomiast oznacza wykonanie w sposób odbiegający od treści umowy. Według J. Pieroga i J. Presz-Króla oznacza to, np. wykonanie umowy na poziomie jakościowym odbiegającym od oczekiwanego, wykonanie po zakreślonym w niej terminie, nieprzystąpienie do usunięcia wad czy nienaprawienie szkód poczynionych w trakcie realizacji umowy (zob. J. Pieróg, J. Presz-Król, *Jednolity Europejski Dokument Zamówienia*, s. 173).

W przypadku wykazania przez zamawiającego niewykonania lub nienależytego wykonania umowy zamawiający może rozwiązać umowę z wykonawcą, co będzie stanowiło podstawę do wykluczenia w przyszłych przetargach. Wykonawca może alternatywnie wykluczyć wykonawcę z przetargu w przypadku zasądzenia zadośćuczynienia z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez wykonawcę.

Aby rozwiązać umowę na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP Zamawiający musi wykazać czego wykonawca nie zrobił lub jakiego obowiązku nie spełnił oraz że miało to charakter istotny – czyli wykonawca albo nie wykonał umowy w ogóle, albo wykonał ją nienależycie w stopniu znaczącym lub nienależyte wykonywanie miało charakter uporczywy, nawet jeśli niedociągnięcia nie były znaczące (zob. wyrok KIO z 26 marca 2018 r., KIO 454/18). To na zamawiającym zatem spoczywa ciężar udowodnienia, że wykonawca nie wykonał umowy. Ponadto: „podmiot zamawiający winien wskazać, które elementy nienależytego wykonania umowy uważa za tyle istotne, że stanowiły one podstawę do zniesienia istniejącego pomiędzy danym wykonawcą a podmiotem zamawiającym stosunku zobowiązaniowego, mającego swoje źródło we wcześniejszej umowie. Brak tych

elementów stanowi o wadliwości dokonanej przez Zamawiającego czynności, gdyż jak zostanie wskazane w dalszej części uzasadnienia, pozbawia wykonawcy możliwości skutecznej obrony swych praw. Nie można bowiem zakładać, że każde naruszenie obowiązków kontraktowych będzie stanowiło przesłankę do odstąpienia od umowy i w konsekwencji do wykluczenia wykonawcy z postępowania. Tym samym te istotne, z punktu widzenia podmiotu zamawiającego, elementy powinny zostać wskazane w uzasadnieniu podjętej czynności. Przesłanka wykluczenia ujęta w art. 24 ust. 5 pkt 4 p.z.p. stanowi szczególny przypadek nierzetelnego działania wykonawców, objęty sankcją wykluczenia, wpisujący się w bardziej pojemną przesłankę ujętą w treści art. 24 ust. 5 pkt 2 p.z.p., gdzie mowa jest nie tylko o zawinionym, ale również poważnym naruszeniu obowiązków zawodowych.” (wyrok KIO z dnia 11 grudnia 2017 r. sygn. akt KIO 2522/17).

Warto podkreślić, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku z dnia 19 czerwca 2019 r. w sprawie C-41/18 wskazał, iż art. 57 ust. 4 Dyrektywy 2014/24/UE, którego implementacją stanowi art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP, powierza zamawiającemu a nie sądowi konieczność dokonania oceny w zakresie zasadności wykluczenia. Oznacza to, iż zamawiający niezależnie od toczącej się sprawy sądowej jest zobowiązany dokonać oceny zasadności wykluczenia wykonawcy.

W art. 57 ust. 4 lit. g Dyrektywy 2014/24/UE jest mowa o wykazywaniu przez wykonawcę znaczącego lub uporczywego niespełnienia istotnego wymogu. W tej sytuacji użyte w art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP sformułowanie "w istotnym stopniu" należy rozumieć szeroko. Odnosić się ono może zarówno do zakresu umowy i niewykonania go w istotnym (znaczącym) stopniu, jak i do wykonania umowy ze znaczą-

cym naruszeniem jej postanowień. Natomiast drobne naruszenie nawet istotnych postanowień umowy nie powinno być podstawą do rozpatrywania kwestii wykluczenia. Podkreślić należy, że wina Wykonawcy przy stosowaniu omawianej przesłanki wykluczenia nie ma żadnego znaczenia. Wystarczające jest, iż niewykonanie lub nienależyte wykonanie wcześniejszej umowy nastąpi z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. To znacznie rozszerza odpowiedzialność Wykonawcy i tym samym podstawy wykluczenia z postępowania. Powstaje jednak pytanie czy umowa powinna w swej treści przewidywać odpowiedzialność bez wykazywania winy, czy też rolę Zamawiającego podejmującego decyzję o wykluczeniu jest ustalenie powodów, dla których nastąpiło niewykonanie lub nienależyte wykonanie wcześniejszej umowy. W tym ostatnim przypadku podstawą do wykluczenia będą wszelkie sytuacje powodujące określony skutek, a nie tylko przypadki określone w umowie. Jak się wydaje, to szerokie ujęcie przesłanki odpowiedzialności jest prawidłowe, gdyż odnoszenie się tylko do okoliczności przewidzianych we wcześniejszej umowie powinno być zadaniem strony tamtej umowy, nie zaś zamawiającego decydującego o wykluczeniu.

Wykazanie niewykonania lub nienależytego wykonania umowy daje podstawę do wykluczenia tylko wtedy, gdy umowa zostanie rozwiązana lub zasądzone zostanie odszkodowanie. Słusznie przy tym zauważono w doktrynie, że "pojęcie rozwiązania umowy na gruncie przepisu art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP należy traktować jako kategorię zbiorczą, w której mieszczą się jednostronne i dwustronne oświadczenia woli zmierzające do przedterminowego wygaśnięcia stosunku prawnego" [M. Śledziwska (red.), Proces udzielania zamówień publicz-

nych, s. 460]. Obok więc rozwiązania umowy za zgodną wolą stron należy pod tym pojęciem rozumieć także odstąpienie od umowy i wypowiedzenie umowy.

Niezależną od rozwiązania umowy okolicznością skutkującą wykluczeniem jest zasądzenie zamawiającemu odszkodowania od wykonawcy z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy. W tym wypadku wydaje się jednak, że pojęcie to należy rozumieć dosyć wąsko. Sam przepis wskazuje bowiem, że konieczność wypłacenia odszkodowania powinna zostać stwierdzona przez sąd. Nie wydaje się zatem możliwe uwzględnienie odszkodowania dobrowolnie zapłaconego przez wykonawcę jako przesłanki z art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP. Natomiast pojęcie odszkodowania obejmuje też kary umowne, ale te także muszą być zasądzone, nie zaś naliczone przez zamawiającego i dobrowolnie zapłacone przez wykonawcę. Wprowadzie kara umowna niekoniecznie musi wiązać się ze szkoda, ale przepis nie mówi o szkodzie, tylko o odszkodowaniu. Poza tym treść art. 57 ust. 4 lit. g dyrektywy klasycznej odwołuje się do odszkodowań lub innych porównywalnych sankcji, co pozwala zaliczyć do nich także kary umowne (J. Pieróg, Prawo zamówień publicznych. Komentarz, Wyd. 15, Warszawa 2019).

### **Fakultatywność przesłanki art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP**

Zaznaczyć należy, że fakultatywność wykluczenia wykonawcy polega na możliwości (nie obowiązku) zawarcia takiej klauzuli w umowie lub SIWZ. W przypadku zastrzeżenia takiej klauzuli, zamawiający jest już zobowiązany do jej zastosowania w sytuacji spełnienia opisywanych przesłanek. Tak też stwierdził KIO w wyroku z dnia 22 maja 2018 r., KIO 899/18: „Możliwość

wykluczenia wykonawcy z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 8 P.z.p. uzależniona jest od wskazania tej podstawy wykluczenia w ogłoszeniu o zamówieniu, w specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub w zaproszeniu do negocjacji (art. 24 ust. 6 Prawa zamówień publicznych). Wykluczenie wykonawcy na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 8 P.z.p. jest zatem podstawą fakultatywną wykluczenia, lecz charakter tej fakultatywności wynika z tego, iż zamawiający może, lecz nie musi wskazywać tej przesłanki w s.i.w.z. Niemniej jednak, w sytuacji, gdy zamawiający zdecyduje się na jej wskazanie, w sytuacji jej zaistnienia jest już obowiązany do jej zastosowania i wykluczenia każdego wykonawcy, wobec którego przesłanka ta się ziści." Z praktyki na polskim rynku zamówień publicznych wynika, że umieszczanie takiej klauzuli w umowie na zamówienie publiczne jest standardem.

Podkreślić również należy, że zgodnie z art. 24 ust. 7 pkt 3 PZP, wykluczenie wykonawcy na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP może nastąpić tylko w okresie 3 lat od dnia zaistnienia zdarzenia będącego podstawą wykluczenia. Określenie terminu zdarzenia będącego podstawą wykluczenia jest przedmiotem odrębnych sporów w doktrynie.

### **Self-cleaning**

Wywodząca się z art. 57 ust. 6 dyrektywy 2014/24/UE procedura samooczyszczania (self-cleaning) może zapewnić ochronę wykonawcy przed wykluczeniem z przyszłych przetargów. Jeżeli bowiem zamawiający uzna za wystarczające dowody przedstawione na podstawie art. 24 ust. 8 PZP („Wykonawca, który podlega wykluczeniu na podstawie ust. 1 pkt 13 i 14 oraz 16–20 lub ust. 5, może przed-

stawić dowody na to, że podjęte przez niego środki są wystarczające do wykazania jego rzetelności, w szczególności udowodnić naprawienie szkody wyrządzonej przestępstwem lub przestępstwem skarbowym, zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę lub naprawienie szkody, wyczerpujące wyjaśnienie stanu faktycznego oraz współpracę z organami ścigania oraz podjęcie konkretnych środków technicznych, organizacyjnych i kadrowych, które są odpowiednie dla zapobiegania dalszym przestępstwom lub przestępstwom skarbowym lub nieprawidłowemu postępowaniu wykonawcy. Przepisu zdania pierwszego nie stosuje się, jeżeli wobec wykonawcy, będącego podmiotem zbiorowym, orzeczono prawomocnym wyrokiem sądu zakaz ubiegania się o udzielenie zamówienia oraz nie upłynął określony w tym wyroku okres obowiązywania tego zakazu.”), to wykonawca nie podlega wykluczeniu (art. 24 ust. 9 ustawy PZP). Aby skorzystać z self-cleaningu wykonawca musi jednak przyznać, że przyczyna niewykonania lub nienależytego wykonania umowy leży po jego stronie. Jeśli temu zaprzecza, to jego oświadczenie o samooczyszczeniu jest niewiarygodne. Taki pogląd został zaprezentowany w szczególności w wyroku z dnia 3 lutego 2017 r., KIO 139/17.

Przykładowo w odniesieniu do przesłanki wykluczenia z art. 24 ust. 5 pkt 4 PZP, KIO wskazała: "(...) dobrowolne zapłacenie przez przystępującego kary umownej, to okoliczność, która pozwala na uznanie, iż przystępujący naprawił szkody/zadośćuczynił zamawiającemu za te zdarzenia, które stanowiły podstawę do odstąpienia od umowy. Jest to bowiem element wprost wynikający z procedury samooczyszczenia, określony w przepisie art. 24 ust. 8 PZP. Za niezasadne, Izba uznała twierdzenia odwołujące-

go, że zapłata kar umownych oznacza przyznanie się do zawinionych działań naruszających umowę i stanowi koronny argument przemawiający za brakiem rzetelności wykonawcy" (wyr. KIO z 9.5.2017 r., KIO 706/17, Legalis).

Przesłanka rozwiązania umowy lub zasądzenia zadośćuczynienia z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez wykonawcę stanowi pewną przeszkodę w wykluczeniu wykonawców. Rozwiązanie umowy lub zasądzenie odszkodowania w praktyce występuje dużo rzadziej niż faktyczne niewykonanie lub nienależyte wykonanie zamówienia w istotnym stopniu. W przypadku, gdy wykonawca nie wykonał umowy w sposób należyty, co jednak nie doprowadziło do rozwiązania umowy lub zasądzenia odszkodowania, można natomiast rozważyć wykluczenie na podstawie art. 24 ust. 5 pkt 2 PZP, tj. z powodu poważnego naruszenia obowiązków zawodowych.

Ponadto zgodnie z wyrokiem KIO z 26 marca 2018 r., KIO 454/18, również samo rozwiązanie umowy z wykonawcą nie wystarczy do wykluczenia wykonawcy z przyszłych przetargów: „Wykluczając wykonawcę zamawiający nie może zatem opierać się wyłącznie na fakcie, że doszło do rozwiązania wcześniejszej umowy zawartej z wykonawcą. Zamawiający musi ponadto wykazać, że do rozwiązania umowy (zasądzenia odszkodowania) doszło z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy przez wykonawcę, a zatem musi wykazać, czego konkretnie wykonawca nie zrobił lub jakiego obowiązku wynikającego z wcześniejszej umowy nie wykonał. Ponadto zobowiązany jest wykazać, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie miało miejsce w istotnym stopniu, co oznacza, że zamawiający zobligowany jest wykazać, iż wykonawca albo nie wykonał umowy w ogóle albo wykonał ją nienależycie w

stopniu znaczącym lub nienależyte wykonywanie miało charakter uporczywy, nawet jeśli niedociągnięcia nie były znaczące.”

## Podsumowanie

Zawarcie w SIWZ lub umowie z wykonawcą klauzuli o odstąpieniu od umowy w sytuacji niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy przez wykonawcę jest powszechną praktyką na polskim rynku zamówień publicznych. W przypadku zawarcia takiej klauzuli zamawiający jest zobowiązany do jej zastosowania w razie spełnienia przesłanki. Wykonawcy przysługuje jednak prawo samooczyszczenia poprzez naprawienie szkody wyrządzonej zamawiającemu. W przypadku skutecznego udowodnienia swojej rzetelności wykonawca może uniknąć wykluczenia z przyszłych przetargów.

*\* Niniejszy artykuł nie uwzględnia zmian, które wprowadza ustawa z dnia 11 września 2019 r – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2019 poz. 2019). ◀*

## Materiały źródłowe

- [1] Pieróg J., Presz-Król J., Jednolity Europejski Dokument Zamówienia, Przetargi Publiczne, Biblioteka, Wrocław 2018;
- [2] Pieróg J., Prawo zamówień publicznych. Komentarz, Wyd. 15, Warszawa 2019;
- [3] Śledziwska M. (red.), Proces udzielania zamówień publicznych, C.H. Beck, 2019.

# TOROMIERZ INERCYJNY iTEC

## Dokładny pomiar strzałek



[www.graw.com](http://www.graw.com)

REKLAMA



## CZAS NA INNOWACYJNE BUDOWNICTWO

Oferujemy profesjonalne usługi z zakresu:

- budowy infrastruktury komunikacyjnej, sieci instalacyjnych i obiektów hydrotechnicznych,
- wykonywania pomiarów geodezyjnych, tworzenia map do celów projektowych, wytyczenia budynku i sieci.



W BUDOWNICTWIE WYBIERZ FIRME,  
**KTÓREJ MOŻESZ ZAUFAĆ**

Zobacz, co już wybudowaliśmy  
i dla kogo pracowaliśmy:  
[www.gm-roads.pl](http://www.gm-roads.pl)

**Biuro:**

ul. Krzemieniecka 47,  
54-613 Wrocław

**Budownictwo inżynieryjne:**

tel.: (71) 300 12 40  
e-mail: [info@gm-roads.pl](mailto:info@gm-roads.pl)

**Geodezja:**

tel.: 697 660 932  
e-mail: [m.wozniak@gm-roads.com](mailto:m.wozniak@gm-roads.com)

**Siedziba firmy:**

ul. Wrocławska 41, Łażany  
58-130 Żarów



**REKMA Sp. z o.o.**

ul. Szlachecka 7

32-080 Brzezie

tel. +48 12/633 59 22

fax +48 12/397 52 20

[www.rekma.pl](http://www.rekma.pl)

- Dylatacje bitumiczne EDM typ Rekma
- Dylatacje mechaniczno-asfaltowe  
SILENT-JOINT<sup>RESA</sup>
- Szczeliny dylatacyjne w nawierzchniach betonowych i asfaltowych
- Naprawa spękań nawierzchni
- Specjalistyczne cięcie nawierzchni betonowych i asfaltowych
- Wypełnianie szczelin dylatacyjnych w torowiskach tramwajowych
- Natrysk środkami hydrofobowymi i hydrofilowymi
- Rowkowanie (grooving) nawierzchni
- Specjalistyczne wiercenie otworów pod kotwy i dyble
- Kruszenie nawierzchni betonowych metodą ultradźwiękową – RMI



**SPECJALISTYCZNE PRACE DROGOWE**