

Szanowne Koleżanki i Koledzy!

To już po raz piąty przychodzi mi zdawać – w imieniu Zarządu Polskiego Kongresu Drogowego - sprawozdanie z naszej działalności. Tym razem jednak odczuwam szczególnie charakter tego momentu, gdyż podsumowujemy nie tylko ostatni rok, ale całą kadencję. Minęło właśnie 5 lat od powołania naszego stowarzyszenia i wyłonienia jego władz. Formalnym tego przypieczętowaniem było zarejestrowanie PKD przez sąd, co nastąpiło 5 kwietnia 2005 roku.

Ta wyjątkowa okazja każe mi też nieco inaczej potraktować to wystąpienie. Nie będę skupiał się na omawianiu wydarzeń ze stosunkowo krótkiego okresu, jaki upłynął od ostatniego Walnego Zebrania, które odbywaliśmy tu, w tej sali, 16 czerwca ubiegłego roku. Sprawy te zostały omówione w sprawozdaniach wydrukowanych w materiałach, które wszyscy Państwo otrzymaliście. Chciałbym natomiast zatrzymać przez krótki czas Państwa uwagę na próbie podsumowania tego kończącego się pięciolecia. Zastanowić się co zrealizowaliśmy przez ten czas, jakie odnotowaliśmy sukcesy, ale także - co nie wyszło tak, jak chcieliśmy. Z tego powinny też wynikać wskazówki, które – jako ustępujący Zarząd – chcielibyśmy rekomendować osobom, które obdarzymy zaufaniem i wybierzemy na nową kadencję.

Szanowni Państwo!

Warto na chwilę wrócić pamięcią do jesieni 2004, kiedy w gronie osób od wielu lat związanych z polskim drogownictwem narodziła się inicjatywa reaktywowania pięknej przedwojennej tradycji Polskich Kongresów Drogowych. Myśl ta została rzucona podczas obrad I Forum Zarządców Drogowych, wyłoniona została grupa inicjatywna, która doprowadziła do wspomnianej rejestracji organizacji. Przypomnę tych 19 osób, które zdecydowały się poświęcić społecznie swój czas i wzięły na siebie dodatkowe obowiązki: Stefan Bekir Assanowicz, Adam Czmuda, Barbara Dzieciuchowicz, Artur Fojud, Krystyna Łazarz, Zbigniew Ławniczak, Maria Łaniecka, Zbigniew Mazurek, Wojciech Malusi, Zdzisław Piechota, Urszula Potęga, Leszek Rafalski, Dariusz Skowroński, Dariusz Słotwiński, Tadeusz Suwara, Rafał Trusiewicz, Janusz Wójtowicz, Stanisław Żmijan oraz mówiący te słowa. Dziś jest nas już znacznie więcej, co widać także na tej sali.

Skład tej grupy odzwierciedlał zasadę, która stała się źródłem naszego powodzenia. Polski Kongres Drogowy od zarania grupuje szeroki przekrój branży

drogowej. Byli i są wśród nas przedstawiciele administracji drogowej, zarządzającej i drogami krajowymi i samorządowymi różnych szczebli, ludzie biznesu: z firm budowlanych, projektowych i innych, reprezentanci świata nauki. Warto też zauważyć, że były to osoby w wielu przypadkach działające także w innych organizacjach działających w środowisku. Bo nie chodziło o to, żeby Polski Kongres Drogowy miał kogokolwiek zastępować czy wyręczać – zaproponowana została formuła bardzo szerokiej platformy wspólnego działania dla realizacji celów wykraczających poza horyzont bezpośredniego zainteresowania pojedynczych organizacji zawodowych, przedsiębiorców czy zarządców dróg. Istotna była chęć wspólnego osiągnięcia celów, które sobie postawiliśmy.

A miały one – nie waham się użyć tych słów – fundamentalne znaczenie dla rozwoju kraju. Przypomnijmy, że wtedy (mówię o jesieni 2004 roku) byliśmy od kilku miesięcy członkiem Unii Europejskiej, rozpoczynaliśmy prace nad projektami, które miały być sfinansowane z wynegocjowanych środków w ramach unijnego budżetu w latach 2007-2013. Mieliśmy wszyscy podstawy do optymizmu, czuć było nadzieję, że odtąd będziemy znacznie szybciej dościgać w rozwoju kraje z bogatszej części Europy. Zacytuję w tym miejscu fragment deklaracji I Kongresu, który zorganizowaliśmy w październiku 2006 roku: „Mamy historyczną szansę odrobienia zaległości w rozwoju infrastruktury drogowej. Stoimy przed unikalną możliwością radykalnego unowocześnienia i głębokiej przebudowy polskiej sieci drogowej. Nie możemy tego zmarnować. Po raz pierwszy dysponujemy wystarczającymi środkami na rozbudowę i unowocześnienie dróg pochodzącymi z funduszy Unii Europejskiej. Równocześnie musi rosnąć ilość środków z budżetu państwa oraz krajowych funduszy celowych”.

Dziś może, mądrzejsi o kilka lat, nie stwierdzilibyśmy, że dysponujemy wystarczającymi środkami, bo tak naprawdę przy obecnej skali potrzeb i rozbudzonych nadziejach, trudno sobie wyobrazić jakie musiałyby być to środki. Przekonaliśmy się też, że z budową dróg jest gorzej jak z wojną: Napoleon miał stwierdzić, że do jej prowadzenia potrzebne są tylko 3 rzeczy: po pierwsze pieniądze, po drugie pieniądze i po trzecie pieniądze. Tymczasem żadne pieniądze nie są w stanie sprawić, żeby procedury administracyjne trwały krócej niż sama budowa, żeby na torach zmieściło się więcej wagonów z kruszywem niż się może zmieścić, czy żeby w Polsce nie było zim. A to tylko przykłady barier, które ograniczają budownictwo drogowe.

W zacytowanym fragmencie deklaracji najważniejsze jest przecież jednak co innego. Mówimy o unowocześnieniu i przebudowie polskiej sieci drogowej. To traktowanie dróg w Polsce właśnie jako jednej całości, jednej sieci stało się osią naszego programu. Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy za główny cel swego działania uznało równomierny rozwój sieci drogowej w całym kraju i utrzymanie na niej jednolitych standardów. Budowaniu warunków do jego osiągnięcia służą praktycznie wszystkie nasze inicjatywy programowe: począwszy od wspomnianego pierwszego powojennego Kongresu Drogowego, obradującego pod hasłem „Lepsze drogi – lepsze życie”, a kończąc na Samorządowym Forum Drogowym, które obradowało przeszło miesiąc temu w Krakowie.

Kilkakrotnie nawiązywałem już do Kongresu Drogowego, który zorganizowaliśmy w październiku 2006 roku. Jeśli liczyć wszystkie razem, to był to chronologicznie piąty taki kongres w Polsce. Pierwszy Polski Kongres Drogowy odbył się w styczniu 1928 roku, po kilku latach przygotowań, w Warszawie w gmachu Politechniki Warszawskiej. Uczestniczyło w nim ponad 500 członków stowarzyszenia i zaproszonych gości.

Kilka lat wcześniej, z inicjatywy organizacji zrzeszających inżynierów drogowych, został powołany Tymczasowy Komitet Organizacyjny Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych. Na jego czele stanął inżynier Melchior Władysław Nestorowicz, pełniący funkcję dyrektora departamentu drogowego Ministerstwa Robót Publicznych. Na VIII Zjeździe Inżynierów Drogowych w Warszawie, który odbył się w czerwcu 1925 roku, zapadła uchwała o zainicjowaniu Polskiego Kongresu Drogowego.

Kiedy dziś sięgamy do tamtych historycznych dokumentów, z pewnym zaskoczeniem stwierdzamy, że cele, które sobie stawiamy są w gruncie rzeczy podobne. Oto bowiem najważniejszym zadaniem, które ponad 80 lat temu stało przed uczestnikami Kongresu i całym polskim środowiskiem drogowym, była też budowa sieci drogowej w kraju, który zaledwie kilka lat wcześniej odzyskał niepodległość. Istniejące w nim drogi stanowiły peryferyjne odcinki sieci dróg zaborców, które dopiero trzeba było scalić i uzupełnić o nowe, istotne z punktu widzenia funkcjonowania organizmu państwowego. Konieczne też było zdecydowane podniesienie ich standardu – w latach 20-tych na ziemiach polskich praktycznie nie

było dróg o wspólnie rozumianej nawierzchni utwardzonej. Teraz punkt startu i warunki są naturalnie inne, ale priorytety działalności pozostają niezmiennie.

Dziś uzyskanie tzw. efektu sieci w ramach istniejącej siatki połączeń wymaga spójnej wizji rozwoju sieci dróg w Polsce, wraz z systemowymi rozwiązaniami dotyczącymi finansowania budowy i późniejszego utrzymania dróg. My nazwaliśmy to Narodowym Programem Budowy Dróg, który połączyłby w jednej perspektywie planistycznej plany budowy nowych dróg i modernizacji już istniejących, tak by tworzyły one logicznie zaprojektowaną sieć o jednakowych, wcześniej przyjętych standardach. Taki program powinien jednocześnie odpowiedzieć na pytania o źródła finansowania, bilans materiałów potrzebnych do budowy, czy potencjału firm projektowych i wykonawczych, potencjału kadrowego i przewidywać wspólne rozwiązania co do przyszłego utrzymania rozbudowanej sieci. Narodowy Program Budowy Dróg musi wpisywać się także w strategię rozwoju kraju i uwzględniać perspektywy finansowania ze środków UE.

Szanowni Państwo!

Okazją do zainicjowania dyskusji i rozpoczęcia pracy nad tworzeniem takiego Narodowego Programu Budowy Dróg mógłby stać się VI Kongres Drogowy. Przypomnę, że przed wojną Kongresy obradowały czterokrotnie, a w tym roku miną 4 lata od pierwszego kongresu po ich wznowieniu. Mam nadzieję, że zwołanie VI Kongresu stanie się priorytetem dla nowych władz stowarzyszenia PKD, które dziś wybierzemy. Pamięamy jednak, że temat ten towarzyszy nam już od dłuższego czasu. Walne Zebranie Członków naszego stowarzyszenia już w kwietniu 2008 podjęło uchwałę w sprawie zwołania Kongresu, wstępnie wyznaczono nawet datę – listopad 2008 roku. Jednocześnie ta sama uchwała zobowiązywała Zarząd do zainicjowania porozumienia z innymi organizacjami działającymi w obszarze drogownictwa dla wspólnej organizacji tego wydarzenia.

Uznaliśmy wtedy, że tego typu przedsięwzięcie musi mieć jak najszerszą akceptację, co znacząco wzmocni jego legitymację do reprezentowania całego środowiska drogowego. Potrzebna jest mocna reprezentacja branży, żeby – przemawiając jednym głosem – stała się lepiej słyszalna. Taka wspólna silna reprezentacja drogowców może być silnym i wiarygodnym partnerem dla administracji. Przeprowadziliśmy szerokie konsultacje, odbyło się wiele spotkań, w

których brali udział przedstawiciele władz Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asphaltowych, Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa oraz Związku Mostowców RP. Nasza inicjatywa została – jak można było mniemać - zaakceptowana, doszło do pierwszych ustaleń.

Wkrótce jednak na tej drodze pojawiły się nieoczekiwane przeszkody. Ze strony części naszych kolegów zaczęły pojawiać się wątpliwości, kto ma prawo czuć się spadkobiercą przedwojennej tradycji Kongresów Drogowych, a w związku z tym – kto ma moralne prawo do zwoływania Kongresu obecnie. Sprawy te podnoszono już nie tylko na naszych spotkaniach ale nawet na forum publicznym – tak było na przykład podczas uroczystości otwarcia Targów „Autostrada” w Kielcach w ubiegłym roku. Choć nasze stowarzyszenie wzięło swoją nazwę od tej wielkiej imprezy, nie czujemy się wyłącznymi właścicielami idei jednoczenia środowiska. Nasze stowarzyszenie chętnie oczywiście podejmie się organizacji Kongresu w sensie logistycznym, będzie jego zapleczem organizacyjnym – ale nie chcieliśmy, żeby to była kolejna stowarzyszeniowa impreza, to powinno być spotkanie całej branży.

Nie chciałbym tych spraw szerzej komentować, bo uważam, że wciąż mamy obowiązek doprowadzić do Kongresu Drogowego jako efektu współdziałania. Zamiast tego pragnę zacytować fragment wystąpienia profesora Michała Kuleszy, który był naszym gościem podczas lutowego Samorządowego Forum Drogowego w Krakowie. Mówiąc o problemach widocznych w funkcjonowaniu samorządu stwierdził:
„Głównym wewnętrznym problemem polskiego samorządu jest to, co jest też wielkim problemem polskiego społeczeństwa. To jest głęboki brak zdolności do współdziałania – jako pewna cecha organizacyjna. To ten sławetny polski indywidualizm. Ma on ogromnie wiele pozytywnych efektów – dzięki niemu m.in. w takich trudnych sytuacjach, jak obecny kryzys, Polska funkcjonuje całkiem nieźle, ale ten indywidualizm ma też swoje negatywne oblicza – a to właśnie jest brak zdolności do współdziałania, to nieraz jest cholerne ambicjonerstwo - cechy, które tkwią w nas i z którymi musimy się borykać w całym życiu publicznym jak i w samorządzie”.

Te rozmowy z potencjalnymi partnerami nie były oczywiście jedynym działaniem jakie podjęliśmy dla zorganizowania Kongresu. Ranga takiego wydarzenia, jako spotkania całego polskiego drogownictwa, podczas którego

dokonana będzie diagnoza stanu tej ważnej części narodowej gospodarki, wymaga odpowiedniego przygotowania. I my te faktyczne przygotowania do Kongresu już rozpoczęliśmy – ustaliliśmy i realizujemy tzw. ścieżkę dojścia. W założeniach jest to cykl konferencji tematycznych, poprzedzających Kongres. Przyniosą one dorobek merytoryczny, który stanie się częścią materiałów kongresowych.

Pierwszą taką konferencją było Forum Przygotowania Inwestycji, które w końcu kwietnia 2009 roku obradowało w Warszawie. Przyniosło ono bardzo duży i wartościowy merytorycznie dorobek, w postaci rekomendacji i wniosków, które zostały przekazane odpowiednim urządnom, przede wszystkim Ministerstwu Infrastruktury, posłom i innym zainteresowanym środowiskom. Osobiście miałem okazję przekazać obszerny dokument z dorobkiem Forum panu ministrowi Cezaremu Grabarczykowi i panu Generalnemu Dyrektorowi Lechowi Witeckiemu podczas ubiegłorocznych targów kieleckich. Zawarte w nim propozycje usprawnień procesów przygotowania inwestycji spotkały się z dużym zainteresowaniem. W lutym bieżącego roku w Krakowie zorganizowaliśmy następną bardzo ważną konferencję – Samorządowe Forum Drogowe. O jej efektach powiem za chwilę, omawiając bieżącą działalność programową. W listopadzie uruchomiliśmy cykl seminariów pod hasłem „Bilans zasobów polskiego drogownictwa”, a w grudniu – „Bilans regulacji polskiego drogownictwa”. Dokonany w ich trakcie przegląd sytuacji w ważnych obszarach drogownictwa będzie mógł stanowić materiał do dyskusji podczas Kongresu.

Myślę, że to wszystko pokazuje, że jesteśmy zdeterminowani, by Kongres się odbył. Ustępujący zarząd na jednym ze swych ostatnich posiedzeń zaproponował, by dzisiejsze Walne Zebranie podjęło uchwałę o zwołaniu Kongresu w roku 2011, w pierwszym półroczu. W tej sprawie czekamy na decyzję członków stowarzyszenia. Jeśli będzie ona taka, żeby Kongres organizować, jestem przekonany, że nowy zarząd będzie w stanie do tego doprowadzić. Cytowałem już Napoleona, teraz zacytuję innego wielkiego wodza Hannibala, przed którym na drodze do podboju Rzymu stanęły Alpy. *„Albo znajdziemy drogę, albo sami ją wytyczymy”* – miał powiedzieć. Potraktujmy to jako wskazówkę dla wysiłków naszego stowarzyszenia.

Koleżanki i koledzy!

Sprawy o tak strategicznym znaczeniu jak uchwalenie Narodowego Programu Budowy Dróg czy zwołanie VI Kongresu nie wyczerpują rzecz jasna palety działań

Polskiego Kongresu Drogowego. Przywołam raz jeszcze deklarację I powojennego kongresu: *„Precyzyjnie zostały określone przyczyny opóźnień w poszczególnych etapach procesów inwestycyjnych w budownictwie drogowym, a zwłaszcza w przygotowaniu i realizacji budowy. Należy zmieniać prawo, usprawniać procedury, dyscyplinować wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego – od ustalenia wariantów przebiegu drogi, przez budowę, po jej utrzymanie”*.

Traktowaliśmy to jako zobowiązanie i wytyczną do naszej codziennej działalności. Dlatego też nie mogliśmy zaakceptować sugestii, żeby stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy stało się wyłącznie czymś w rodzaju biura do zorganizowania raz na kilka lat Kongresu Drogowego. Za dużo ważnych dla środowiska spraw było i jest do załatwienia, by można sobie pozwolić na taki luksus. Każdy, kto chce zdziałać coś pożytecznego, znajdzie dla siebie pole działania. Mam nadzieję, że dzisiejsze Walne Zebranie potwierdzi, że takie były intencje założycieli i tych, którzy dołączyli do nas później.

Monitorowanie sytuacji w drogownictwie, wyrażanie opinii, proponowanie nowych, korzystniejszych regulacji to jedno z najważniejszych statutowych zadań naszego stowarzyszenia. Realizujemy je między innymi poprzez uczestnictwo – jako jedyna pozarządowa organizacja sektora transportu – w Komitecie Monitorującym Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”.

Taki był cel większości z naszych inicjatyw, podejmowanych w minionym okresie. Pozwólcie, że tylko hasłowo przypomnę najważniejsze z nich. W październiku 2007 r., gdy Rada Ministrów przyjęła Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, zorganizowaliśmy III Forum, poświęcone omówieniu szans i zagrożeń dla realizacji tych zamierzeń. W efekcie tamtej dyskusji powołany został Zespół Wspólnych Inicjatyw PKD, któremu powierzono zadanie przygotowania propozycji koniecznych zmian prawnych, organizacyjnych i w zakresie dobrych praktyk. Powstał obszerny materiał analityczny zatytułowany "Bariery prawne utrudniające sprawne przygotowanie i realizację inwestycji w budownictwie drogowym", złożony w Ministerstwie Infrastruktury, Urzędzie Zamówień Publicznych, oraz sejmowych komisjach: Infrastruktury i Gospodarki. Część zawartych w nim postulatów została zrealizowana podczas nowelizacji ustaw, uchwalanych w 2008 r.: prawa zamówień publicznych i „specustawy”. W czerwcu ub. roku działalność Zespołu została reaktywowana, przygotowano kolejne stanowisko w sprawie zmian w prawie

zamówień publicznych. Taki odnowiony Zespół Wspólnych Inicjatyw może stać się załącznikiem zespołu ekspertów PKD do bieżącego formułowania opinii w imieniu stowarzyszenia.

W październiku 2008 roku tematem przewodnim IV Forum był gorący temat „Przygotowanie projektów drogowych a ochrona środowiska” – czyli znaczenie uregulowań dotyczących wydawania ocen wpływu na środowisko dla prowadzenia inwestycji drogowych. Pamiętamy przecież, że zaczęto nawet mówić o storpedowaniu całego programu budowy dróg w Polsce, utracie pieniędzy z UE itp. Przygotowano zmiany w prawie, usuwające te zagrożenia, ale wszyscy muszą się nauczyć działać w zmienionych warunkach. O tym jak to jest potrzebne przekonujemy się nadal bardzo często. Kilka dni temu opinia publiczna została zbulwersowana doniesieniami o dziwnych zleceniach na „monitorowanie” wycinki drzew i montażu budek lęgowych dla ptaków, za które stołeczny inwestor Mostu Północnego zapłacił działaczowi organizacji ekologicznej, który składał wielokrotnie protesty blokujące ta inwestycję. Po daniu tych zleceń, z wynagrodzeniem 30 tys. zł, protesty ustały i budowa ruszyła. Nie chcemy oceniać niczyjzego indywidualnego postępowania w tej sprawie czy innych podobnych, ale musimy być na alarm, że takie sytuacje wciąż mają miejsce. Hamowanie unowocześniania infrastruktury w kraju i wykorzystywanie ekologii jako pretekstu do załatwiania swoich interesów zasługuje na jednoznaczne napiętnowanie.

W lutym odbyło się kilkakrotnie już przez mnie tu wspomniane Samorządowe Forum Drogowe. Forum było wspólnym przedsięwzięciem PKD, korporacji samorządu terytorialnego: Związku Województw RP, Związku Miast Polskich, Związku Powiatów Polskich, Związku Gmin Wiejskich RP oraz porozumień zarządców dróg: Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, Krajowej Rady Zarządców Dróg Powiatowych i Komisji Drogownictwa Miejskiego. Była to bardzo udana konferencja, a dyskusja przyniosła wiele ciekawych wniosków. Najważniejszy z nich, a zarazem najbardziej ogólny, był skierowany do Ministra Infrastruktury, i dotyczył stworzenia instytucjonalnej płaszczyzny dialogu z reprezentacją zarządców dróg samorządowych, służącego poszukiwaniu mechanizmów wsparcia finansowego tych dróg, doskonaleniu systemu zarządzania drogami, współdziałania zarządców dróg w rozwoju sieci oraz pozwalającego weryfikować skuteczność regulacji prawnych.

To bardzo słuszny postulat, zbieżny z tym, co głosimy od początku: sieć drogowa musi mieć stworzone mechanizmy organizowania współdziałania różnych szczebli zarządzania, programowania rozwoju, uzgadniania inwestycji, utrzymania itd. Dopóki to nie nastąpi, niemożliwe będzie zrealizowanie tego wielkiego celu jaki nam przyświeca: osiągnięcia jednolitych standardów na drogach publicznych. Do tej pory zarządcy dróg różnego szczebla mogli liczyć na PKD jako wyraziciela ich postulatów. Mam nadzieję, że w programie działania nowego zarządu będzie to nadal priorytet, a stanowiska i poglądy wypracowywane przez drogowców samorządów różnych szczebli będą traktowane jako składnik programu stowarzyszenia. Tak było m.in. ze zgłoszonym przez Kongres Zarządców Dróg Powiatowych, by przedłużyć Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych poza rok 2011 oraz zmienić zasadę przyznawania środków w jednakowej wysokości na województwo - co zostało częściowo spełnione już w drugiej edycji przyjmowania wniosków. Poparliśmy wniosek Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, by w budżecie państwa były zabezpieczone środki na budowę połączeń istniejącej sieci drogowej z autostradami i drogami ekspresowymi.

Tu nie ma spraw dużych i małych: kilka dni temu np. wystąpiliśmy do Ministra Infrastruktury o interwencję w sprawie zgłoszonej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Olsztynie, który bezskutecznie zabiega o wydanie jasnej opinii organów ochrony środowiska dotyczącej chrząszcza o nazwie pachnica dębowa. Chodzi o to czy rzeczywiście stwierdzono jego występowanie w przydrożnych drzewach – co wyklucza ich wycinkę - bo specjaliści różnią się w swoich opiniach. Więc decyzji się nie podejmuje, przez co nie można modernizować ważnych dróg w regionie.

Polski Kongres Drogowy chce dalej wspierać zarządców samorządowych. Zapraszamy do jeszcze ściślejszej współpracy, przesyłania stanowisk, korzystania z naszych kanałów dotarcia do opinii publicznej oraz organów władzy i administracji dla prezentowania Waszych problemów. Ta nasza oferta jest szansą na wzmocnienie głosu środowiska. Rozproszenie samorządowych drogowców, brak platformy porozumienia nie sprzyja skuteczności w walce o swoje.

W kwietniu ubiegłego roku z udziałem około 200 osób, przeważnie z firm projektowych i wykonawczych, obradowało Forum Przygotowania Inwestycji.

Najistotniejszym wnioskiem wówczas sformułowanym było wskazanie potrzeby uporządkowania systemu przepisów technicznych - jednolitych Specyfikacji Technicznych. W wielu krajach Europy i świata takie dokumenty obowiązują i są podstawą do przygotowania inwestycji, projektowania, prowadzenia budów i ich rozliczania, do rozstrzygnięcia ewentualnych sporów. Jest to bardzo poważne przedsięwzięcie wymagające zaangażowania wielu osób i instytucji ale przede wszystkim pozyskania środków na sfinansowanie, to nie może być praca hobbystyczna, amatorska. Polski Kongres Drogowy będzie zabiegać o uruchomienie tych prac i wspierać ich realizację. Liczymy także na włączenie nas w proces opiniowania opracowywanych dokumentów standaryzacyjnych.

Temat specyfikacji i standardów przewijał się także wielokrotnie podczas Forum w Krakowie. O tym, że nie jest to łatwy do rozwiązania problem przekonuje dyskusja, jaka wywiązała się tam między jednym z miejskich zarządców dróg a wiceministrem Infrastruktury, odpowiadającym za drogi Radosławem Stępnem. Samorządowiec zwrócił się do ministra z postulatem, by ten określił standardy zimowego utrzymania dróg. Minister Stępień odparł, że w dyskusjach o standardach tak naprawdę pomija się sedno problemu – czyli pieniądze. Bo standardy można zadekretować stosunkowo łatwo, ale jest oczywiste, że za tym pójdą żądania zapewnienia pieniędzy na ich spełnienie. Trudno się z tym nie zgodzić – i to jest główny powód, dla którego tak opieszale postępują prace nad tym zagadnieniem.

Szanowni Państwo!

Te przykłady podejmowanych przez nas działań, o których teraz mówiłem, da się sprowadzić do wspólnego mianownika. My – ludzie związani z branżą drogową doskonale rozumiemy jakie znaczenie dla modernizacji całego kraju ma rozwój infrastruktury transportowej, zwłaszcza drogowej. To szansa na zbudowanie podwalin pomyślności kraju i osobistego sukcesu ludzi z naszego środowiska. Polski Kongres Drogowy działa w szeroko pojętym środowisku drogowym, działa na rzecz rozwoju sieci dróg w Polsce i tworzy sprzyjającą atmosferę dla tego wielkiego celu. Chcemy być platformą, na której spotykają się wszyscy, którzy są zainteresowani programem rozwoju sieci dróg w Polsce.

Ważną częścią tego środowiska są też ludzie odpowiedzialni politycznie za stan drogownictwa z Ministerstwa Infrastruktury, pracujący w GDDKiA – instytucji

prowadzącej chyba największy w UE program inwestycji infrastrukturalnych, posłowie zaangażowani w budownictwo drogowe. Nie stoimy po różnych stronach bariery, chcemy wspólnie realizować wspólne cele. Nasze krytyczne oceny i konstruktywne propozycje zmian to wsparcie dla nich. Skupiając przedstawicieli całego, zróżnicowanego środowiska drogowego, mamy szczególnie dogodną pozycję do zauważania i zwracania uwagi na wciąż występujące liczne bariery hamujące budownictwo drogowe. Cieszymy się, że to jest coraz lepiej rozumiane.

Eksperti PKD brali na przykład udział w pracach w Sejmie, zmierzających do nowelizacji ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, a także nowelizacji prawa zamówień publicznych. Dzięki wspólnym staraniom posłów, administracji rządowej i organizacji społecznych, takich jak nasza, następowały i następują nadal zmiany w prawie, w większości zbieżne z tym, co postulowaliśmy i posuwające sprawy do przodu. Doceniamy kierunek tych zmian i ich wpływ na przyspieszenie inwestycji.

Pomimo to, uważamy, że warunki realizacji programu budowy dróg w Polsce, przede wszystkim mówię tu o drogach krajowych, są niełatwe. Na tej części sieci drogowej koncentruje się uwaga polityków, mediów i opinii publicznej co jest zrozumiałe ze względu na znaczenie tej kategorii jako podstawowego „kręgosłupa” całej sieci. Bardzo ważne jest, że przed kilku laty przyjęto program budowy dróg krajowych, obejmujący przede wszystkim drogi szybkiego ruchu: autostrady, drogi ekspresowe i obwodnice miast. Program był, jak teraz widać, bardzo ambitny. Polski Kongres Drogowy od początku wspiera tę wielką budowę, cieszy nas każdy oddany kilometr czy podpisany kontrakt.

W roku 2009 rząd ogłosił zakończenie pewnego etapu w jego realizacji – ogłoszono wszystkie przetargi na odcinki autostrad, które mają powstać do roku 2012. Ogólnie można stwierdzić, że realizacja programu budowy dróg ruszyła z miejsca. Teraz jednak przyjdą lata kto wie czy nie trudniejsze: wybudowanie drogi to skomplikowane przedsięwzięcie inżynierskie, logistyczne, budowlane. Dlatego tak ważne jest, by właściwie ocenić czy na naszym rynku wystarczy sił i zasobów, by tak wielki program zrealizować, czy kontrakty będą mogły być realizowane na takich warunkach, na jakich podpisywano umowy. Będziemy uważnie obserwować sytuację na rynku drogowym w tym roku i w latach następnych, kiedy mogą pojawić się napięcia wywołane dzisiejszym poziomem cen osiągniętych w przetargach.

Szanowni Państwo!

Zbliżając się do końca tego wystąpienia, w którym próbowałem zawrzeć najważniejsze elementy naszej aktywności w minionych pięciu latach, chciałbym jeszcze pokrótce odnieść się do spraw dotyczących funkcjonowania naszego stowarzyszenia. Mam obowiązek w imieniu kończącego swą pracę Zarządu skomentować dostarczone Wam w materiałach sprawozdanie z działalności Zarządu oraz sprawozdanie finansowe za rok 2009 r.

W ubiegłym roku po raz pierwszy zetknęliśmy się z nową dla nas sytuacją – okazało się oto, że koszty prowadzenia naszej działalności programowej były wyższe niż przychody. Przychody osiągamy z dwóch źródeł: składek członkowskich oraz z wypracowanej nadwyżki przy okazji organizacji przedsięwzięć programowych. Przyczyny wystąpienia straty na działalności zostały poddane analizie przez Zarząd. Wynika z niej, bezpośredni wpływ na wynik finansowy działalności w 2009 r. miało szereg czynników natury zewnętrznej i wewnętrznej. Czynniki zewnętrzne, takie jak wpływ kryzysu na przedsiębiorstwa i pogarszająca się rentowność branży – stanowiły w większości obiektywne warunki. Dlatego skupiliśmy się przede wszystkim na czynnikach wewnętrznych i zaproponowaliśmy odpowiednie działania dla poprawy sytuacji.

Główne powody ujemnego wyniku były następujące: brak dużej imprezy jesiennej (nie doszedł do skutku ani Kongres, ani kolejne Forum), inwestowanie w pierwszym półroczu w Akademię Drogownictwa, która nie rozwinęła działalności, kryzysowe zaciskanie pasa w firmach spowodowało mniejsze niż zakładano środki ze sponsoringu i wspierania działalności Stowarzyszenia, mniejsza niż oczekiwana była też aktywność regionów. W tym samym czasie ponosiliśmy koszty stałe wynikające z utrzymywania struktury przygotowanej do realizacji szeroko zakrojonych przedsięwzięć.

W tej sytuacji Zarząd pilnie podjął działania naprawcze dla zapewnienia płynności finansowej Stowarzyszenia. W ich ramach zdecydowano przede wszystkim o konieczności zwiększenia wpływów przez: podjęcie intensywnych działań przez sekretariat dla poprawy ściągłości składek (zmniejszenie zaległości), przygotowanie programu pozyskania nowych członków wspierających, rozpoczęcie nowych cykli krótkich jednodniowych szkoleń i seminariów. Te działania wdrożono jeszcze w roku

2009. Choć sprawozdanie formalnie obejmuje tylko poprzedni rok, dodam, że podjęte wówczas decyzje zaowocowały już w pierwszych dwóch miesiącach obecnego roku zorganizowaniem Samorządowego Forum Drogowego w Krakowie, dwóch seminariów: dotyczącego oznakowania poziomego dróg oraz sytuacji na rynku stali i konstrukcji stalowych w kontekście budownictwa drogowego, a także dwóch konferencji przez struktury regionalne: małopolską i lubelską. Z drugiej strony postanowiono ograniczać koszty we wszystkich możliwych pozycjach dla pilnowania dyscypliny finansowej wydatków.

Najważniejsza jednak w naszym myśleniu jest statutowa działalność programowa Stowarzyszenia. Nie jesteśmy przecież spółką, dla której sensem działania jest pomnażanie zysków. Działamy na zasadzie non profit, co oznacza, że nadwyżki, które się pojawiają w wyniku działalności, przeznaczamy na działania programowe. Mówiłem o nich obszernie w poprzednich częściach mego wystąpienia i trzeba zdawać sobie sprawę, że taka szeroka działalność pociąga też za sobą koszty. Nie chcemy tej działalności ograniczać, przeciwnie – rekomendujemy nowym władzom jej kontynuowanie i rozszerzanie. To oznacza konieczność zapewnienia na nią środków własnym wysiłkiem, bo nie możemy liczyć na żadne dotacje z zewnątrz.

Ustępujący Zarząd przygotował, wraz z pracownikami sekretariatu, taki program – stanowi on załącznik do planu finansowego na 2010 rok i też znajduje się w materiałach, które Państwo macie przed sobą. Zwracam uwagę na to, że zakłada on zwiększenie przychodów przede wszystkim z organizacji imprez, które wpisują się w działalność programową. Tak więc zintensyfikujemy w tym roku naszą działalność, przygotujemy więcej dobrych propozycji, wypracujemy dorobek, z którym pójdziemy na planowany VI Kongres – a jednocześnie będziemy mogli na tym zarobić po to, by realizować następne przedsięwzięcia. Tylko w ten sposób będziemy w stanie umacniać markę Polskiego Kongresu Drogowego, a w środowisku drogowym ma ona już swoją dużą wartość.

Koleżanki i koledzy!

Chciałem na koniec, w imieniu kolegów z zarządu i własnym, podziękować Wam za te lata wspólnej pracy dla dobra naszego stowarzyszenia, dla dobra polskiego drogownictwa. O wielu rzeczach mówi się popularnie, że „gdyby to coś nie istniało, to trzeba byłoby to wymyślić”. Pięć lat temu grupa zapaleńców wymyśliła powstanie

takiego stowarzyszenia i dobrze, że tak się stało. Okazało się potrzebne polskim drogowcom, okrzepło organizacyjnie, zbudowało rozpoznawalną markę. To jest nasz wspólny powód do dumy, źródło satysfakcji – a jednocześnie zachęta do dalszej społecznej pracy. Oby nam w niej towarzyszył wciąż ten entuzjizm, jaki dostrzegałem wówczas i w kolejnych latach.

Dziękuję za uwagę.