



Spotkanie reprezentacji środowiska drogowego
z członkami Komisji Infrastruktury Sejmu RP
Józefów, 18 marca 2008

Zapis przebiegu spotkania

Zbigniew Kotlarek - prezes zarządu Polskiego Kongresu Drogowego:

To spotkanie jest kontynuacją naszych wzajemnych kontaktów; kontaktów, które chcemy podtrzymywać na zasadzie wspólnego stołu dyskusyjnego o najważniejszych problemach dla rozwoju sieci dróg w Polsce. Każdy z nas, reprezentujący określone środowiska, realizuje swoje programy: drogi krajowe dbają o sieć dróg krajowych, są reprezentanci dróg wojewódzkich i dróg powiatowych – to ze strony zarządców dróg, są na tej sali projektanci i budowniczy dróg.

Będziemy wszyscy mówili o globalnym programie budowy dróg w Polsce, z położeniem nacisku na ważne z punktu widzenia strategii rozwoju kraju, etapowanie zadań na okres lat 2008 – 2012, czyli przygotowań do EURO 2012. Bardzo ważny jest także problem wykorzystania środków unijnych, w perspektywie lat 2007 – 2013.

Jest to trzecie spotkanie w gronie reprezentującym cały przekrój branży – wszystkich tych, którzy biorą udział w tym ważnym procesie budowy dróg w Polsce. Jesteście Państwo, jako reprezentanci wykonawców, różnych firm, które realizują ten program, są projektanci, są konsultanci, są reprezentanci firm prowadzących nadzory. Są, tak jak powiedziałem na wstępie, zarządcy. Jesteśmy tutaj również jako Polski Kongres Drogowy – organizacja, która chce

bardzo aktywnie współuczestniczyć i wspierać ten program rozwoju sieci dróg w Polsce.

Przede wszystkim chciałbym powitać Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, pana Janusza Kopera, dziękując mu za to, że znalazł czas i zechciał się z nami spotkać.

Dzisiejsze spotkanie ma być kontynuacją tego forum dyskusyjnego, które rozpoczęliśmy i które będziemy kontynuować. Na ostatnim spotkaniu w grudniu zapadła decyzja o powołaniu Zespołu Wspólnych Inicjatyw. Zespołu, który reprezentując to środowisko, które tu dzisiaj jest, dokona oceny i sporządzi katalog problemów, barier i utrudnień, które stoją na drodze sprawnego zarządzania tymi wszystkimi zadaniami. Taki dokument powstał – wstępny i niedoskonały, ale jest wypadkową tych wszystkich spraw, o których dyskutujemy. Jest to dobry punkt wyjścia do stworzenia planu działania uwzględniającego i interesy środowiska i zrównoważonego pod kątem hierarchii wartości, potrzeb, problemów. Planu, który powinniśmy wspólnie złożyć na ręce Generalnego Dyrektora, na ręce Ministra Infrastruktury, Ministra Rozwoju Regionalnego, Ministra Finansów i tych wszystkich ośrodków, którzy współuczestniczą w programie budowy dróg w Polsce.

Chcemy najpierw poprosić kolegów, którzy przewodniczyli temu zespołowi, aby zaprezentowali główne uwagi, przemyślenia związane z przygotowaniem tego materiału. Zespół pracował bardzo intensywnie, podstawowy skład to było 20 osób, ale współuczestniczyło 80 osób z całego środowiska. Jest to materiał może nie do końca spójny, ale na pewno przekazujący główne intencje i ważne problemy.

Następnie poproszę pana Generalnego Dyrektora, aby przedstawił główne założenia programu budowy dróg w Polsce, bo dla nas jest to istotny fundament tego, co mamy robić. Poprosiliśmy również pana dyrektora Jarosława Paska, żeby odniósł się do perspektywy finansowania, bo istotną częścią programu jest program współfinansowania ze środków unijnych.

Najważniejszą częścią dzisiejszego spotkania będzie nasza wspólna dyskusja, z której chcemy wypracować ważne wnioski dla nas,

dla zespołu Wspólnych Inicjatyw. Chcemy, żeby ten zespół pracował w sposób ciągły, po to by zapewnić bezpośrednią transmisję opinii i postulatów środowiska do Ministerstwa Infrastruktury i Generalnej Dyrekcji. Chcemy zaproponować Państwu, abyśmy stworzyli system monitorowania i Zespołu Monitoringu, który będzie uzupełnieniem Zespołu Wspólnych Inicjatyw, po to żeby wszystkie kwestie na bieżąco i z odpowiednim wyprzedzeniem mogły być zauważane, sygnalizowane i przekazywane.

Mamy prawo o tym rozmawiać, bo w naszym gronie są również reprezentanci producentów asfaltu, cementu, stali, kruszyw. Zatem spotykając się tu, mamy okazję wymienić poglądy, określić zagrożenia, wspólnie uzgodnić stanowisko. Proszę o akceptację tego poglądu, żeby nadać inicjatywie naszego Zespołu charakter działania ciągłego.

Ponadto chcę przypomnieć, że w tym roku przypada 80. rocznica zorganizowania pierwszego Polskiego Kongresu Drogowego. W tym roku, 19 i 20 listopada, w auli Politechniki Warszawskiej, tak, jak przed laty, odbędzie się VI (a po wojnie drugi) Kongres Drogowy. Chcemy do tego kongresu się przygotować, także zapoczątkowując te działania monitorujące, o których mówiłem. One pozwolą nam wypracować najważniejsze wnioski i inicjatywy, które wesprą program budowy dróg, bo - chcę to powiedzieć wyraźnie - ten program nie jest programem rządowym, czy jakiejś określonej grupy. To jest nasz program, i tak to musimy traktować, bo jeżeli się nam uda, to wszyscy będziemy korzystali i wynosili z tego określone korzyści i korzyści - korzyści polityczne, korzyści w zakresie rozwoju firm, rozwoju nauki, w rozwoju naszych osobistych pozycji, sytuacji i ambicji.

Zatem dzisiaj na tej sali są ci, którzy chcą, żeby to się powiodło i udało nam się to zrealizować.

Zależy mi na jednej rzeczy - żeby przedstawiciele dróg powiatowych czy wojewódzkich też powiedzieli o sprawach ważnych z punktu widzenia tej strategii, bo choć strategicznym celem jest rozwój sieci dróg krajowych, głównych korytarzy transportowych, sieć jest jedna, jak to często powtarzamy, system komunikacyjny jest spójny i o to musimy wspólnie zadbać.

Tadeusz Suwara – przewodniczący podzespołu ds. przygotowania inwestycji Zespołu Wspólnych Inicjatyw:

Zespół zajmował się sprawami różnymi – i bardziej ważnymi i drobniejszymi. Jakie są kluczowe kwestie dla procesu przygotowania inwestycji?

Wiemy, że proces ten jest długi, natomiast mógłby być skrócony, gdyby można było usprawnić prawo i procedury dostosować. Największym utrudnieniem są sprawy środowiskowe. Wiadomo, że tym sprawom trzeba poświęcać coraz więcej uwagi, coraz więcej szczegółów trzeba rozpatrywać. Proces podejmowania decyzji jest bardzo długi. W efekcie, jak wiemy, wydawanie decyzji środowiskowych trwa po kilkanaście miesięcy i więcej.

Rozpatrywaliśmy różne aspekty i różne sprawy i wydaje nam się, że niektóre procedury są zaostrzone znacznie w stosunku do unijnych wymagań. Druga rzecz – zbyt dużo instytucji zajmuje się tymi sprawami w Polsce, każdy potrzebuje czasu, są terminy określone przez Kodeks Postępowania Administracyjnego, ale nikt tego nie przestrzega, bo materia jest skomplikowana. I stąd też potrzeba pewnych uregulowań i uproszczeń.

Jest propozycja zmiany specustawy, w której te sprawy się reguluje, ale nie do końca, bo znowu jest dwuetapowe postępowanie środowiskowe, i w tej specustawie nic się nie mówi, że pierwszy etap powinien być uproszczony. Z tego wynika, że będą dwa etapy bardzo szczegółowe, co może utrudnić. Zapisuje się tam pewne terminy, ale bez konsekwencji finansowych, jak wiemy z praktyki, urzędy nie honorują takich zapisów, bo zawsze znajdą sposób, żeby je obejść.

Rozpatrywaliśmy również pewne nadmierne wymagania w stosunku do inwestycji drogowych. Dopuszczalne poziomy hałasu są tak niskie i rygorystycznie przestrzegane, że trudno spełnić wszystkie wymagania, zwłaszcza w terenie zabudowanym, w miastach. Nie da się częściowo tylko poprawić sytuacji, bo system jest zerojedynkowy, albo

spełnimy wymagania w 100% albo nie robimy nic, choć w mieście można by wielu ludziom ułatwić życie, gdyby można było częściowo spełnić te wymagania.

Faktem jest, że jeżeli tutaj się nie poprawi sytuacja radykalnie, będzie to trwało długo, będzie kosztowne, a co najgorsze - nie przyniesie efektów. Na przykład wczoraj dostaliśmy ofertę od instytucji, która robi inwentaryzacje przyrodnicze. W zeszłym roku chcieli za to 26 tysięcy, dzisiaj - 250. Jak ładnie sobie zarabiają niektóre instytucje na tym... Ja nie chcę przesądzać, czy to jest słuszne czy niesłuszne. Ale raczej niesłuszne - bo wykorzystuje się po prostu sytuację do nadmiernych zysków. I jak teraz należy się zachować w procesie inwestycyjnym, jeżeli wygra się przetarg za jakąś kwotę, a nagle rosną ceny? Nabija się komuś niepotrzebnie kasę, a po drugie - robi to zamieszanie.

Kolejna sprawa to praktyka stosowania ustawy o zamówieniach publicznych. Trudno tu coś dodać do faktów, które opisuje prasa: widzimy wszyscy, jakie są rezultaty działań.

Trzecia sprawa - to są sprawy procedur. Skupiliśmy się, i to bardzo mocno na procedurach FIDIC, zarówno w zespole przygotowania, jak i realizacji inwestycji. I tłumaczy nam się, że FIDIC nie jest prawem, dla mnie FIDIC jest prawem, bo jak podpiszę umowę, to już jest prawo. Natomiast wiemy, że w specyfikacjach na roboty, na projekty, robi się różne rzeczy dalekie od FIDICu i są różne konsekwencje, dlatego, że każdy to inaczej interpretuje.

Przede wszystkim FIDIC to zaliczki - nie ma zaliczek. Muszą być jakieś płatności przejściowe, pośrednie, kwota na nieprzewidziane wydatki - tego też nie ma. Są natomiast kary nieograniczone, bo się wierzy, że nieograniczonymi karami można załatwić sprawę.

Następny problem to decyzyjność. Budowa jest takim organizmem (to samo dotyczy przygotowania inwestycji), na którym trzeba podejmować szybkie decyzje. No i kwestia rozjemcy - mówi się, że rozjemca jest niepotrzebny, z tym, że rozjemca załatwiał wiele sprawy.

Mówimy również o sprawach płatności w przygotowaniu i projektowaniu. Bardzo chętnie się zawiera ryczałtowe kontrakty. Płatność następuje na końcu – po roku, po dwóch, po trzech, natomiast jeszcze później są wystawiane faktury, jeszcze 49 dni, te płatności są odkładane. A chodzi o to, że firmy powinny mieć za wykonana pracę wynagrodzenie po to, by mogły dobrze funkcjonować

Paweł Ludwig – przewodniczący podzespołu ds. realizacji Zespołu Wspólnych Inicjatyw:

Zespół, który zajmował się rozwiązywaniem problemów na etapie realizacji inwestycji składał się z osób, które reprezentowały dość szerokie spektrum branży. Byli wykonawcy, zamawiający, producenci kruszyw, reprezentujący etapy od przetargu aż do realizacji. Ustaliliśmy taki podział pracy, że każdy starał się zidentyfikować wszystkie problemy, które występują po jego stronie, nie określając, na którym etapie one występują. W związku z tym powstały jakby 3 dokumenty, zidentyfikowanie problemów na etapie przygotowania przetargu, przygotowania inwestycji, po czym sam przetarg i w zasadzie później już tylko realizacja.

Zauważyliśmy, że wiele problemów się pokrywa, występują na etapie przygotowania, przetargu i potem, przy jego realizacji. W związku z tym parę rzeczy, które występowały na etapie przygotowania, przekazaliśmy do zespołu pana Suwary, a pozostałe opracowaliśmy w dwóch dokumentach – czyli realizacja i przetarg.

Skupię się tylko na tych elementach, które występują w realizacji, chociaż, jak powiedziałem, występują w wielu miejscach, i są to problemy, o których mówimy już od wielu lat i ich występowanie sygnalizowaliśmy wszystkim osobom, które decydowały o polskim drogownictwie.

(Prezentacja materiałów przygotowanych przez zespół ds. realizacji inwestycji)

Zbigniew Kotlarek:

Dziękuję bardzo. Bardzo bym prosił, żeby tę dyskusję rozwinąć w drugiej części naszego spotkania. Chciałbym powtórzyć: ta praca ma charakter ciągły, ten dokument przedstawiliśmy na specjalnym spotkaniu pani Ministrowi Panasiukowi, który w Ministerstwie Infrastruktury jest odpowiedzialny za sprawy związane z legislacją i uporządkowaniem tych kwestii, które są dotkliwą przeszkodą w realizacji programu. Pewne elementy tutaj zaprezentowane, znalazły się już na przykład w projekcie modyfikowanej ustawy o przygotowaniu inwestycji drogowych. Poza tym, że będę prosił o wypowiedzi w dyskusji, to gdyby były dodatkowe przemyślenia, to prosimy też o pisemne przekazywanie tych wniosków do zespołów poprzez sekretariat Polskiego Kongresu Drogowego. Po prostu będą powstawały aneksy czy suplementy do tego opracowania. Chcemy administracji rządowej zaproponować czy zaoferować taki system, tak jak powiedziałem, transmisji i wzajemnej współpracy dla prób usprawnienia i uporządkowania tych wszystkich kwestii, które nas wspólnie boją.

Janusz Koper – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad:

Witam Państwa bardzo serdecznie, dziękuję za zaproszenie i możliwość spotkania się z Państwem. Myślę, że takie spotkania i wymiana myśli, generalnie spotkania wszystkich osób zainteresowanych drogownictwem w naszym kraju, są niezwykle istotne, pozwalają nam wymieniać się informacjami, pozwalają oczywiście pewnego rodzaju żale, problemy głośno wypowiedzieć i spróbować znaleźć dla nich rozwiązanie.

Chciałbym również Państwa serdecznie pozdrowić w imieniu Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka, który nie może być dzisiaj obecny z powodu ważnych wydarzeń w Sejmie. Ponieważ dzieją się dosyć ważne rzeczy w parlamencie, mają być głosowania, w związku z tym ta nieobecność Pana Ministra, ale prosił mnie o

przekazanie Państwu bardzo serdecznych pozdrowień, co niniejszym czynię.

Zanim przejdę do prezentacji programu budowy dróg w latach 2008-2012 wraz z opisem źródeł finansowania, chciałbym odnieść się do kilku rzeczy, które tu zostały zasygnalizowane. Generalna Dyrekcja z całym resortem Infrastruktury również pracowała nad rozwiązaniem tych problemów, które nazywamy rozwiązaniem barier. Jeśli nawet nie wszystkie, to większość tych propozycji, które zostały tutaj przez Kongres przygotowane, była rozpatrywana i było zaproponowane jakieś rozwiązanie, na przykład zmian w prawie. Czy te zmiany zostaną wprowadzone? Na to, niestety musimy poczekać do zakończenia prac parlamentarnych nad tymi dokumentami.

Już dzisiaj wiemy, że nie wszystkie zmiany proponowane przez nas, jako przez drogowców, jako logiczne z naszego punktu widzenia, znajdą takie potwierdzenie. Można oczywiście ubolewać nad tym, ja również w wielu przypadkach ubolewam, że niektóre potrzebne zmiany mogą się nie znaleźć w tych poprawkach, wynika to z różnych zobowiązań, między innymi międzynarodowych.

Osobiście jako najpoważniejsze zagrożenie w chwili obecnej, które będzie nam bardzo mocno zakłócało realizację całego programu, widzę oddziaływanie naszych prac na środowisko. Dotyczy to zarówno opracowywania raportu, a później wypełniania tego, co w decyzjach środowiskowych jest polecane zamawiającemu, a poprzez zamawiającego trafia do wykonawców. Niestety są tu zaniedbania i tutaj niestety jest wina po stronie naszego kraju, że po przystąpieniu w 2004 roku do Unii Europejskiej, mimo, że w postaci dyrektywy te decyzje środowiskowe były znane, były zaciągane zobowiązania przez kolejne nasze rządy i te zobowiązania nie zostały wykonane. Doprowadziło to do takiej sytuacji, że w chwili obecnej Komisja Europejska nie chce z nami rozmawiać i powiedziała, że dopóki Polska nie zrobi tego, do czego się zobowiązała 2-3 lata temu, będzie blokować uruchamianie środków na inwestycje. W związku z powyższym toczy się duża batalia - trzy ministerstwa zjednoczyły siły, żeby ten problem rozwiązać, oczywiście wiodące jest tutaj Ministerstwo

Środowiska, ale również Ministerstwo Rozwoju Regionalnego i oczywiście nasze Ministerstwo Infrastruktury, żeby ten problem rozwiązać i nadrobić w jakimś stopniu stracony czas. Sprawa nie będzie łatwa i należy jedynie wierzyć, że uda się te problemy rozwiązać, po to, żeby Program Budowy Dróg w latach 2008-2012 był zrealizowany, najlepiej w 100%. Wierzę w to, aczkolwiek mam pełną świadomość, że łatwe to nie będzie.

Pojawiły się w tej dziedzinie kolejne utrudnienia, które przede wszystkim zabiorą nam czas, bo została ogłoszona lista dodatkowych 102 obszarów Natura 2000, które my teraz nakładamy na naszą sieć drogową. Unia wymogła, że Polska musi opracować kolejnych 250 obszarów chronionych, których nie ma na dzień dzisiejszy wyznaczonych i Ministerstwo Środowiska potrzebuje około pół roku, żeby takie obszary wyznaczyć.

W związku z powyższym nasze dzisiejsze działania planistyczne są zakłócone, ponieważ nie wiemy gdzie ten obszar będzie, jaki będzie rozległy i w jakim stopniu będzie kolidował z planami drogowymi, które przygotowujemy, czy które mamy zamiar budować.

To oczywiście ma o tyle negatywny wpływ na wszystkich, na Generalną Dyрекcję, na zamawiającego jak i na Państwa wszystkich, bo jednym z problemów zgłoszonych przez Dyrektora Ludwiga było m.in. to terminy realizacji czasami wydają się nam wszystkim absurdalne, napięte do granic możliwości. Niestety, te terminy są spowodowane kilkoma podstawowymi rzeczami, z których wszyscy - jak tutaj siedzimy - musimy zdawać sobie sprawę. Te ogromne środki Unii Europejskiej, o których mówimy, są dostępne w określonym czasie. Jeżeli ich nie wykorzystamy, to one przepadną, nikt nie pozwoli nam w tym momencie wydłużać procesów inwestycyjnych. Stąd, chcąc je wykorzystać, czasami rzeczywiście mamy terminy realizacyjne bardzo krótkie i to oczywiście wymaga od wszystkich stron, zarówno od nas, zamawiającego, jak od wykonawców, wielkiego sprężenia się po to, by ich dotrzymać.

Proszę Państwa, powinniśmy mieć wszyscy tego świadomość, że przy przekroczeniu pewnych terminów, nie będzie żadnej dyskusji a

pieniądze przepadną, bo Komisja Europejska i inne kraje będą tylko na te pieniądze czekały. Zdaję sobie oczywiście sprawę, że z punktu widzenia wykonawcy, to Państwa nie interesuje, z jakich środków zamawiający, głównie Generalna Dyrekcja ma to zapłacić – wykonałem pracę, to chcę mieć zapłacone... Ale jeżeli mamy być partnerami w tej „zabawie”, to oczekuję również takiego partnerstwa. Wiemy wszyscy, że większość zadań realizowanych obecnie, i przez te następne lata, żeby nie powiedzieć wszystkie, będą realizowane z udziałem środków pomocowych. Jeżeli my wspólnie nie dochowamy tych terminów, to wszyscy będziemy mieli problem. Państwo, bo nie dostaniecie pieniędzy, ja - bo nie będę miał czym zapłacić, no i wszyscy będziemy niezadowoleni! Stąd gorąca prośba, żeby jednak podchodzić do tych terminów, do możliwości wydatkowania środków bardzo rozważnie, ponieważ nie ma możliwości przedłużania terminów realizacyjnych.

W związku z powyższymi problemami, które występują na zadaniach liniowych, błędy, które się pojawiają na etapie projektowania, a nie są do końca rozpoznane, to są to problemy bardzo poważne, które musimy spróbować wspólnie rozwiązać. Chcąc dostać za to pieniądze musimy starać się to rozwiązać w tym czasie, który jest nam dany. W przeciwnym wypadku moglibyśmy się poddać od razu.

Była tutaj mowa o tzw. kamieniach milowych, czyli o określeniu terminów pośrednich. Zgadzam się, że jest to utrudnienie, nam to również bardzo przeszkadza, szczególnie wtedy, gdy są jakieś opóźnienia wynikające z winy zamawiającego. Na pewno znaczna część winy jest po stronie zamawiającego, ale niektóre winy są po stronie wykonawcy. I w tym momencie, nawet gdy naruszamy termin pośredni, to też z tym mamy problem. W większości wypadków tych terminów pośrednich staramy się nie dawać, tylko też, bądźmy świadomi, że to jest pułapka dla nas, czy też dla mnie i dla zamawiającego bardzo duża, bo te środki, które są dostępne, one nie są dostępne w tej całej kwocie tych 120 paru miliardów w roku 2012, tylko są one podzielone na lata. Jeżeli nie wydamy pieniędzy przeznaczonych rok 2008, to tych pieniędzy nie będziemy mogli wydać w roku 2010, bo one nam przepadną.

Stąd między innymi taki nacisk, żeby dotrzymywać terminów. Jeżeli zobowiązujemy się, że realizacja inwestycji będzie trwała 2-3 lata, bo o takich kontraktach mówimy i przewidujemy, że w tym konkretnym roku zrobimy taki przerób rzeczowy, a za tym idący przerób finansowy, to my tego musimy wspólnie dotrzymać. Nie ma możliwości dowolnego żonglowania, bo Unia Europejska wyznacza konkretną pulę środków na rok 2008, 2009 i następny. Jeżeli my tych środków nie wydamy, może nie w 100 procentach, w większości przypadków mogą one po prostu przepaść. Stąd niestety próba wymuszania takich dodatkowych środków dyscyplinujących wykonawcę, żeby ta praca była równomiernie rozłożona, nie na zasadzie, że ja to zdążę zrobić w przyszłym roku. Nie mamy takich możliwości i bardzo bym prosił to rozumieć.

Pozostając przy tych wnioskach, nad którymi pracowały zespoły i które zostały tutaj zaprezentowane, chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz. Większość z nich dotyczy albo zmiany prawa, albo zachowania, tak to nazwijmy, szeroko pojętego zamawiającego. Chyba w żadnych z tych wniosków nie znalazłem informacji, co powinni zmienić wykonawcy u siebie, żeby poprawić realizację na tym etapie. Bardzo proszę Państwa, wszyscy uderzmy się w pierś, Państwo również, i te błędy, czy te grzechy, które są popełniane przez wykonawców spróbujmy także wyeliminować.

Nie będę ich tu wszystkich przytaczał, jak będzie potrzeba, to mogę dyskuszję na ten temat bardzo szeroko rozbudować. Natomiast na kilka z nich chciałbym zwrócić uwagę, może jeden zasadniczy. Bo zostało powiedziane, że terminy są bardzo napięte, czasami nierealne i z tym się oczywiście zgadzam, ale proszę się uderzyć w pierś i powiedzieć ile razy przedłużenie terminu realizacji, czy postępowania przetargowego, później przekładające się na utratę sezonu budowlanego, na wydłużenie realizacji, jest spowodowane nieuzasadnionymi protestami wykonawców?

Ja nikomu nie odbieram prawa do protestowania, gdy się dzieje coś złego, ale nie potrafię się zgodzić z nielogicznością postępowań, dla mnie zupełnie absurdalnych, że tylko z tego powodu, że ktoś złożył

lepszą ofertę ode mnie, to ja doprowadzę do sytuacji, żeby on tego nie realizował, albo żeby to się ciągnęło po odwołaniach do trzeciej instancji sądowej półtora roku później. A takich przypadków mamy wiele, są one wręcz nagminne. Rzadko zdarza się, żeby protest był spowodowany nieprawidłowością prac komisji przetargowych czy próbą naruszenia prawa przez zamawiającego. Najczęściej są to absurdalne pomyłki w przygotowanych kopertach, źle postawiony przecinek, czy źle wyceniona lub niewyceniona jedna oprawa lampy.

Czy na przykład, na eliminowaniu jakiegoś wykonawcy, w myśl zasady: jeżeli nie my, to nikt. Wszyscy na tym stracimy, jeśli będziemy tak podchodzić do sprawy. My przede wszystkim jako Polacy, ale firmy również, pewne działania po prostu nie będą zrealizowane. Przepadną pieniądze i nikt z tego tortu ani małą, ani dużą łyżeczką nie skorzysta. Dlatego wnioskuję do Polskiego Kongresu Drogowego, żeby te aspekty barier, które były opracowywane, uzupełnić o to, co należy zmienić w postępowaniu wykonawców, żeby ten program cały usprawnić, bo bez Państwa pomocy, bez pozbycia się takiej dążności, żeby nie dać innemu zarobić, tak jak powiedziałem wszyscy stracimy i nic z tego nie wyjdzie.

O wielu innych rzeczach mówiliśmy już wielokrotnie, zgadzam się całkowicie, co do FIDICa, i wielu propozycji, które znalazły poparcie ze strony Ministerstwa. Takie propozycje czy działania zmierzające do zmian w prawie są uruchamiane. Jeżeli chodzi o zmianę funkcjonowania głównego zamawiającego, czyli Generalnej Dyrekcji, te zmiany są wprowadzane zarówno w specyfikacjach jak i w procedurach, tam wszędzie, gdzie według prawa możemy to zrobić, jest to wdrażane i myślę, że będzie to coraz bardziej widoczne i będzie to z korzyścią dla Państwa i dla nas.

Oczywiście nie będę tutaj wyrzucał błędów biurom projektowym, które wiadomo, czasami się zdarzają. W większości przypadków, specyfikacje, czy dokumentację przetargową przygotowują, na podstawie wykonywanych projektów, biura projektowe czy ewentualnie firmy przez nich wynajęte. W związku z powyższym dla mnie niezrozumiałym jest, że później na etapie przetargu rodzi się do

specyfikacji 1000 pytań, 2000 pytań. Czasami bardzo absurdalnych. Jako jedno absurdalne pytanie Państwu zacytuję, bo osobiście doprowadziło mnie do białej gorączki, jeżeli jeden z wykonawców zadaje mi pytanie, na jakiej wysokości ma przykręcić pisuary. Są takie pytania. I ja - jako Generalny Dyrektor - mam na etapie postępowania przetargowego, zdecydować, na jakiej wysokości mają być przykręcone pisuary...

Nie wiem czy na sali są jacyś reprezentanci firm, które zajmują się przygotowywaniem raportów środowiskowych – to najgorszy dla nas problem do przejścia. Zwracał na to uwagę pan dyrektor Suwara - mamy problem i w tym momencie nie mamy wyjścia, będziemy robili dwa, na dwóch etapach postępowania, raporty środowiskowe. Tego wymaga Unia Europejska i nie odstąpi od tego, i w tym momencie Ministerstwo Środowiska wydało takie rozporządzenie, że będziemy musieli to robić na dwóch etapach. W zasadzie najważniejszym elementem procesu przygotowania będzie rozwiązanie problemów środowiskowych, a ilość miejsc chronionych w Polsce jest tak duża, że będziemy mieli z tym poważny problem. Tym bardziej, że na etapie przystępowania do Unii Europejskiej Polska nie zadbała o to, żeby obowiązywały jakieś okresy ochronne czy przejściowe i żeby prawo nie działało wstecz.

Mamy problem z inwestycjami, które są już realizowane, które były przygotowywane w poprzednim stanie prawnym, zgodnie z prawem, natomiast w chwili obecnej okazuje się, że trzeba dorabiać na przykład wariantowanie przebiegu drogi, którą za dwa miesiące chcemy otworzyć. Kończy się budowa, a okazuje się, że trzeba wrócić do początku i pokazać Unii Europejskiej uzgodnione społecznie warianty przebiegu tej drogi. Ja sobie tego nie wyobrażam, ale nawet są w Europie przypadki, że trzeba było autostradę wybudowaną rozbierać. Mam nadzieję, że nas to nie spotka, ale jak się okazuje, w Europie takie przypadki już były.

Jedną ze spraw, na które zespoły zwróciły uwagę, była kwestia ograniczenia podwykonawstwa. Było to w formie, jak sądzę zarzutu postawionego dla zamawiającego, że tego typu ograniczenia

wprowadza, że jest zbyt dużo tych ograniczeń. Można w zasadzie się zgodzić z takim podejściem. W związku z powyższym w specyfikacjach, w nowych przetargach łagodzimy te skutki, dopuszczając większą swobodę w tym zakresie, ale z tym wiąże się jedno niebezpieczeństwo, które głośno tutaj wywołam, bo takiemu niebezpieczeństwu mam obowiązek przeciwdziałać. A mianowicie wyeliminowanie całkowicie ograniczeń w podwykonawstwie może doprowadzić do sytuacji tak zwanego rynku wtórnego, który niektóre większe firmy czy konsorcja sobie zrobią. Mamy już niestety takie sytuacje, że firma wykonawcza wygrywa duży przetarg, i jak się okazuje nie jest w stanie ani jednego człowieka na tym kontrakcie dać, mimo, że w dokumentach było przedstawiane, że będzie w 70% czy 50% wykonywała zadanie samodzielnie.

Już zdarzają się sytuacje, kiedy dowiadujemy się, że firma próbuje sprzedać kontrakt poza zamawiającym. Tego typu sytuacja jest w tym momencie niedopuszczalna i ja jako zamawiający, reprezentujący stronę publiczną muszę tego typu próbom czy praktykom przeciwdziałać. Jak najbardziej jestem za uelastycznieniem tych działań i zmniejszeniem ograniczeń, ale tak jak powiedziałem, już obserwujemy działania, nie chcę powiedzieć mafijne czy przestępcze, ale - niebezpieczne. W świetle tego, że ja jako zamawiający, zgodnie z kodeksem cywilnym jestem zobowiązany oficjalnie do wypłaty za wykonane roboty, jeśli nie zrobi tego generalny wykonawca, w związku z powyższym muszę bronić strony publicznej i środków publicznych. Jak mówiłem, organizując przetarg czy sprawdzając firmę, która przetarg wygrywa, jej doświadczenie i umiejętności, jako zamawiający powinienem mieć pewność, że zadanie zostanie zrealizowane w sposób prawidłowy.

Jeżeli dojdzie do rynku wtórnego, wygrywa firma znana, która ma doświadczenie, a uruchomi prace przez podwykonawców, którzy na przykład mogą nie spełniać pewnych wymogów - czy to technicznych czy umiejętności, pojawia się problem. Jeszcze raz podkreślam, mówię to całkowicie odpowiedzialnie, bo taki problem już nam zaczyna występować.

Nie jest intencją zamawiającego - Generalnej Dyrekcji, żeby przy realizacji tak dużego programu, ktoś na tym próbował ubić jakiś interes. My po prostu zgodzić się nie możemy. Zgadzam się - i stąd takie działanie związane z uelastycznieniem i daniem możliwości Państwu jako wykonawcom, korzystania w szerszym zakresie z podwykonawców, ale uprzedzam, pod pewnym mimo wszystko nadzorem, bo o jeśli mam dbać o środki publiczne i prawidłowość ich wydatkowania, na pewnego rodzaju działania czy to monopolistyczne czy inne, wyrazić zgody nie możemy.

Tyle tytułem takiego ciepłego komentarza do relacji z prac zespołów i tych spraw, które zostały słusznie zauważone. Myślę, że w niektórych przypadkach należy je rozszerzyć o pewne działania dotyczące postępowania wykonawców.

A teraz – prezentacja. Nie będzie, jak sądzę, dla Państwa dużym zaskoczeniem, ponieważ na temat programu budowy dróg na lata 2008 – 2012 wiele się mówiło. My przygotowaliśmy prezentację, która niektóre zadania umiejscawia w terminach i wskazuje źródła finansowania.

PREZENTACJA

Zbigniew Kotlarek:

Dziękuję Panie Dyrektorze. Ja myślę, że dla nas wszystkich ta prezentacja była istotna i ważna, z punktu widzenia pełnej i przekrojowej informacji, a szczególnie z komentarzami do wyników pracy Zespołu Wspólnych Inicjatyw.

Jeśli Państwo pozwolicie, to serdecznie powitam w tym momencie przybyłych na nasze spotkanie posłów z Komisji Infrastruktury. Witam bardzo serdecznie pana Przewodniczącego, Zbigniewa Rynasiewicza, pana posła Piechocińskiego, pana posła, naszego przyjaciela, Stanisława Żmijana. Wszyscy są przyjaciółmi, ale on jeszcze płaci składki członkowskie PKD w terminie (☺)I witamy także pana Jerzego Polaczka, poprzedniego Ministra Transportu.

Panie przewodniczący, Panowie Posłowie – chcę powiedzieć, że dla nas to spotkanie jest niezwykle ważne. To dzisiejsze spotkanie jest trzecim z serii takich spotkań, podczas których dyskutujemy jako pełna reprezentacja środowiska. Są na tej sali wszyscy: od dużych wykonawców, grup wykonawczych, przez projektantów, konsultantów, do dostawców materiałów i producentów. Są też zarządcy - krajowi, wojewódzcy, powiatowi. Chcemy zaoferować, na zasadzie nawet pewnego zespołu doradców, ekspertów, gotowość współdziałania z Komisją. Program budowy dróg to nasz absolutny i żywotny interes - tę szansę chcemy wykorzystać. Program zaprezentowany przez Pana Dyrektora Kopera jest ogromny, jest tyle problemów, konfliktów, wszystkich uwarunkowań - i w tej zbiorowej dyskusji i burzy mózgów musimy znaleźć najlepsze rozwiązania.

Zbigniew Rynasiewicz – przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury:

Są sprawy, które zależą od Państwa, przede wszystkim dobre wykonanie i jakość dróg, po których będziemy jeździć. Dużo jednak zależy od nas: te kwestie, o których już dzisiaj wypowiedaliście się Państwo, odnoszące się do tych wszystkich uwarunkowań, które stawia nam wszystkim Unia Europejska, bardziej zależą od rządu i parlamentu – w dużym stopniu od naszej komisji. Myśmy ostatnio mieli takie spotkanie w składzie całego prezydium, w którym uczestniczył Pan Dyrektor, przedstawiciel Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Środowiska, Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Finansów, bo te kwestie, które dotyczą zmian w ustawie środowiskowej, są w tej chwili naprawdę najistotniejsze! Żeby to wszystko, co Państwo widzieliście podczas prezentacji, można było zrealizować, muszą być szybkie i precyzyjne zmiany w tych ustawach, które z jednej strony nie będą kolidować z przepisami unijnymi, a z drugiej strony pozwolą Państwu w sposób prawidłowy i szybki przygotować cały proces inwestycyjny.

I to jest zadanie, które przed nami stoi. Jest potrzebna koordynacja prac w ramach naszej komisji, koordynacja prac w

ramach rządu, kilku resortów. Mam nadzieję, że komisja pobudziła w sposób prawidłowy ten proces, który spowoduje, że nie będziemy mieli żadnych problemów ze strony Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o wykorzystanie tych środków i sfinansowanie tych wszystkich inwestycji, o których tu Państwo mówiliście.

Druga sprawa, to są te regulacje, które są wewnętrzną sprawą Sejmu i rządu, które decydują o sprawności budowania. Myślę tu przede wszystkim o zmianach w prawie o zagospodarowaniu przestrzennym i w ustawie o zamówieniach publicznych. Myślę, że to jest kolejny temat, który tutaj był mocno podnoszony. W tej dziedzinie bliżej współpracujemy z ministrem Dziekońskim, jest przygotowywane takie spotkanie, myślę, że chętnie będziemy gościć przedstawicieli Kongresu – poświęcone by było ono omówieniu pakietu projektów, które przygotowuje Ministerstwo Infrastruktury, konkretnie minister Dziekoński. Z tych planów, które mamy wspólnie uzgodnione, wynika, że te projekty powinny być w Sejmie do końca września – października i wtedy powinniśmy się nimi zająć.

Chciałem podkreślić, żeby te wszystkie uwarunkowania, które w jakiś sposób hamują inwestycje, w tym wypadku drogowe, są w pracach Komisji zauważane, jest jakiś plan, pomysł na to. Dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze spotkania, mam nadzieję, że będziemy ze sobą współpracować a Kongres będzie dla nas takim środowiskiem opiniotwórczym.

Stanisław Żmijan – wiceprzewodniczący Komisji Infrastruktury:

Postaram się narazić trochę politykom i do Państwa zwrócić się z apelem. Wiemy, co chcemy zrobić, w jakim czasie, za jakie środki finansowe. Ale po to, by to osiągnąć, muszą być spełnione co najmniej dwa warunki. Pierwszy to wola polityczna, to, na co większość z Państwa liczy – tutaj niedomagają politycy. Ja jednak skupię się na tej części drugiej, czyli po prostu na nas. Ja jestem razem z Wami już prawie 30 lat po tej stronie bariery, czyli po stronie wykonywania.

Powiedział przed chwilą Przewodniczący, że chcemy poprawić atmosferę wokół tego potężnego programu, tego wielkiego budowania. Poprawić w takim sensie, że chcemy jeszcze dokonać zmian legislacyjnych w poszczególnych ustawach. Nie ulega kwestii, że najwięcej utrudnień przysparza nam ustawa o ochronie środowiska. Mówiąc wprost, implementując w 2005 roku dyrektywy unijne w zakresie ochrony środowiska, nie do końca dobrze wykonaliśmy tą robotę. Od razu mówię, że środowisko drogowe najmniej tutaj zawiniło, ponieważ byliśmy wyłączeni z tej pracy. Przypomnę - implementacja dyrektyw dokonała się bez Komisji Infrastruktury - żadna to satysfakcja, że nawet nie była zasięgnięta opinia Komisji Infrastruktury. Tutaj rzeczywiście stało się dużo niedobrego, i trzeba po prostu to naprawić. My z tego zechcemy szybko wyjść i wprowadzić takie zmiany, które te bariery by zniosły. Całkowicie ich nie usuniemy, ale trzeba je po prostu zmniejszyć.

Zaryzykuję tezę, że politycy bez Państwa nie są w stanie zrobić dobrego prawa. Najlepszym przykładem jest mój pobyt w Sejmie. To już ponad 7 lat, na przestrzeni tego czasu były trzy nowelizacje ustawy o zamówieniach publicznych. I dzisiaj o tej ustawie można powiedzieć dużo, ale najwięcej złego...

Z jakich przyczyn? Po prostu twierdzę, że bez Państwa udziału tego się nie dokona. Zatem moja prośba: włączcie się, na ile jest to możliwe, docierajcie do posłów, lobujcie. Nie ma się czego bać, to jest słowo, które w świecie normalnie funkcjonuje, tylko u nas kojarzy się z Dochnalem.

Dlatego podpowiadajcie najlepsze rozwiązania, bo znacie te problemy, bo to zadanie trzeba wykonać, te środki finansowe trzeba wykorzystać.

Mój apel brzmi następująco: drogi w Polsce nie będą wybudowane przez polityków, te drogi wykonają inżynierowie drogowcy, te drogi wykonają Państwo, jeżeli nie - to ja twierdzę, że będzie nam wystawiona cenzurka albo kiepskich inżynierów albo kiepskich organizatorów, bo nie potrafiliśmy tego dokonać. Ponieważ widzę, że tutaj są również profesorowie, świat nauki, jesteśmy we

właściwym gronie. Ten program budowy autostrad i dróg szybkiego ruchu, to wielkie budowanie, to przyjęcie potężnych pieniędzy będzie możliwe tylko wtedy, kiedy inżynierowie drogowcy wezmą się wspólnie do roboty – bo póki co, tak wygląda, że również w tym gronie bardzo często psujemy sprawę odwołując się, robiąc sobie psikusy, przez co rozstrzyganie przetargów również trwa miesiącami, również z powodu Państwa, szefów firm siedzących na tej sali.

Janusz Piechociński – wiceprzewodniczący Komisji
Infrastruktury:

Na wstępie chciałem podziękować Prezesowi waszego Stowarzyszenia za to, że przez tyle lat był w środowisku na stanowisku Generalnego Dyrektora – Zbigniewie, wielkie dzięki! Bo to jest ciężka praca, co innego mówić o budowie dróg, co innego robić! Współczuć i pogratulować...

Spotkaliśmy się na korytarzu sejmowym, kiedy wystąpił w nowej roli, to od tego zacząłem, że gratuluję i współczuję, bo wiem, co go czeka. Program jest piękny i tych programów widzieliśmy wiele... Za chwilę powiem o tym, co się dzieje. Teraz chciałbym jeszcze pogratulować temu, który realnie, z punktu widzenia administracji, urzędu i polityki odpowiadał i na tyle, na ile mógł, dał dużo serca - Jerzemu Polaczkowi. My w sejmowej Komisji Infrastruktury traktujemy się poważnie, ponieważ to są procesy wieloletnie. Każdy z nas jest tylko pewnym drobnym ogniwem, a to jest proces, w którym raz się nam udaje wspólnie więcej, a raz mniej. Tym, co sobie cenię w obszarze infrastruktury, to fakt, że nie ma tu prymitywnego zrzucania win na poprzedników, akcentowania ad personam tego, co się nie udaje, tylko wewnętrzna solidarność, bo rzeczy, z którymi się zderzamy, są wyjątkowo trudne, i nie tylko w tej roli będziemy jeszcze współpracować.

Podzieliłem te sprawy, o których mówimy, na kilka płaszczyzn, które są wewnątrzśrodowiskowe. Dziękuję za ten materiał, który jest bardzo ważny, ale chciałbym, żebyście odwrócili proporcje - w

mniejszym stopniu przyciągali uwagę publiczną do tego, co dotyczy samego rynku drogowego i drogowców, ale tego, co jest poza Wami. Powinniśmy też przyzwyczaić do tego, że to nie jest dyskusja, dlaczego w Polsce się buduje mało dróg – po czym dostają po głowie drogowcy i ci, którzy w tym sektorze pracują! A nie dostaje administracja, na którą ciągle brakuje pieniędzy, wojewodowie, którzy się liczą z każdym protestem, samorządowcy, którzy zmieniają zdanie - tak, jak wczoraj na spotkaniu z udziałem ponad 600 mieszkańców Tarczyca. Gdy starosta zobaczył swoich wyborców, to natychmiast porzucił wariant, który poprzednio zaopiniował i dołączył do protestujących, bo po liczbie oklasków zorientował się, który wariant jest „najlepszy”.

To nie może być tak, że w sprawie operacji na sercu dyskutujemy na sali gimnastycznej w Tarczynie i naród w głosowaniu decyduje, czy teraz stosujemy Goździkową, wodę mineralną, sanatorium, bypasy czy przeszczep serca. Natomiast, jeśli chodzi o drogi, to każdy, poza drogowcami, zna się na budowie dróg, łącznie z politykami...

To jest bardzo ambitny plan, który prezentujemy w imieniu tych, którzy nad tym pracują. Ale nad tym planem w dalszym ciągu wiszą chmury gradowe i kolejny raz może się okazać, że znaczna część tego planu zostanie rozbita – a to o decyzje środowiskowe z konsekwencjami z przeszłości, a to ostatnio bardzo modny wymóg konsultacji społecznych, gdzie w Polsce każdy to rozumie tak, że jak z nim nie skonsultowano, to znaczy, że konsultacje się nie odbyły!

W związku z tym myślę, że warto odwrócić rolę. Skierować uwagę nie na to, co jest wewnątrz środowiska drogowego - dlaczego drogowcy sobie nie radzą z tym, czy z tamtym, tylko wyeksponować ter zewnętrzne uwarunkowania. Na tym spotkaniu, o którym mówił kolega Przewodniczący, z ministrami, tak samo się zarysował się obraz. Natychmiast, na wczoraj, trochę nawet psując klimat na Euro, musimy coś zrobić, żeby nie było kompromitacji.

Jeśli nie przyspieszymy wydawania decyzji administracyjnych, oczywiście, zgodnych z prawem, które się obronią w potencjalnych zagrożeniach, o protestowaniach itd, to cały ten program za 2 lata

powtórzymy na poziomie realizacji 30%. Bo zadania, które mamy realizować, przesuwają nam się w czasie - a to wojewoda nie podjął decyzji, a to jakiś komitet zaskarżył, a to ktoś wymyślił, żeby się spotkać z kolejną grupą protestujących, która twierdzi, że 20 lat temu rowerem jeździła i tam jest wolne przejście – znacie to, nie będę już rozszerzał.

Proponuję żeby odbyć w każdym województwie zamknięte spotkania w składzie: przedstawiciel rynku, przedstawiciel administracji, czyli dyrektor wojewódzki, wojewoda, marszałek, i parlamentarzysty z tego okręgu. Bo trzeba klimatu, dla tych inwestycji i priorytetów trzeba zdobyć bardzo szerokie poparcie społeczne. W dalszym ciągu jesteśmy na etapie dramatycznym – 5% określonych, głośnych przeciwników inwestycji ma rację – 95% zwolenników milczy. Kto ponosi odpowiedzialność? Administracja, minister, premier, prezydent, politycy... o drogowcach nie wspomnę, bo wiadomo, że Państwo jesteście w każdym wymiarze zainteresowani powodzeniem tego programu. Takie właśnie spotkania w zamkniętym gronie, będą okazją żeby pokazać, naprawdę, ile tych programów, które Dyrekcja Okręgowa, czy Dyrekcja Generalna ma w danym województwie, jest zagrożonych, które mają szansę na realizację, które mają, przynajmniej teoretycznie, zapewnione finansowanie, które musimy czy możemy zrobić.

Budowę dróg trzeba zdecydowanie odpolitycznić, bo to wpływa na dramatycznie spadającą jakość pracy administracji drogowej. Każde tego typu przepychanki polityczne destabilizują skuteczność działania tej administracji. Sądzę, że należy bardzo szybko uruchomić tego typu spotkania, żeby dać wyraźny sygnał – po pierwsze, że się tym bardzo mocno interesujemy i zyskujemy szersze poparcie, i po drugie, że wyłączamy te sprawy kategoriach politycznych rozgrywek. Inaczej ryzykujemy, że kolejni kandydaci na posłów będą dołączać do komitetów protestacyjnych, bo za wybudowanie drogi jeszcze plusa nie ma, ale za dołączeniu do protestu plusy są. Zawsze można przecież mówić, że jest albo lepsza lokalizacja, czy lepsze rozwiązanie, albo lepsza technologia...

Myślę, że to jest sprawa fundamentalna, my przygotowujemy dla pana premiera taki materiał, w którym wyraźnie chcemy zwrócić uwagę, co musi być priorytetem. I powiedziałbym tak: nawet nie zmiany prawne są najistotniejsze, priorytetem musi być umocnienie tych, którzy prowadzą postępowanie administracyjne. Jeśli nie nastąpi szybkie pomnożenie skuteczności wydawania decyzji administracyjnych w urzędach wojewódzkich – leżymy! Drogowcy się natyrają, przygotowują te dokumenty, pójdzie to do urzędu wojewódzkiego, a w ostatnim terminie postępowania administracyjnego będzie zapytanie o uzupełnienie, po to, żeby nie wydać decyzji. Budzimy się po 6 miesiącach, jesteśmy w dalszym ciągu w lesie. Pokazujemy, że musimy przejść z takiego ogólnego omawiania na „zarządzanie kryzysowe” i współdziałanie kryzysowe wokół konkretnych projektów. Każdy urząd wojewódzki trzeba w ramach możliwości, które są, rezerw kadrowych, wzmocnić.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie pieniędzy unijnych, także w drogownictwie, liczba tych, którzy ten proces kontrolują, jest większa niż tych, którzy przy nim pracują. A w Generalnej Dyrekcji trzeba było 2 piętra wyznaczyć dla kontroli NIK-u i prowadzenia odrębnej dokumentacji procesów, żeby nie trzeba było kserować dokumentów, bo z góry wiadomo, że wszystkie te dokumenty będą potrzebne. Powoduje to istotne zachwianie proporcji pomiędzy działaniami na 'tak', a działaniami na weryfikację „czy 'tak' to jest 'tak' ”. I myślę, że dlatego ważna jest ta propozycja, schodzenia na ten szczebel operacyjny, ze wspólnej inicjatywy parlamentarzystów i członków Kongresu w poszczególnych województwach. Zróbmy to, przeanalizujemy i niech pójda bardzo czytelne sygnały w tej sprawie.

Myślę, że to jest równie ważne, a w mojej ocenie jeszcze ważniejsze, niż samo uchwalenie kolejnego pakietu ustaw proinwestycyjnych, które rozbijają się o to, że w którymś momencie przyjdzie przedstawiciel resortu ochrony środowiska i powie: ” Panowie, wszystko w porządku, tylko zachwiane jest nasze rozumienie dyrektywy”. Nie mamy odwagi, żeby w odpowiednim momencie, na etapie procesu, powiedzieć: sprzeciw wobec uwagi konsultanta, że jest

możliwość alternatywnego ustawienia tej drogi. Bo jest – tylko dochodziło do kuriozalnych sytuacji, że resort środowiska nie jest w stanie wydać decyzji czy w gminie Czarna Wrona powinna być oczyszczalnia ścieków w stosunku do komitetów protestacyjnych, gdzie 15 osób się zbiera, zakłada sobie w starostwie stowarzyszenie i uznaje, że z gminy Żywa Woda można prowadzić kanalizację do Grodziska, Żyrardowa, Radziejowic, Piaseczna a nawet Grójca. I każdy organ państwowy na takie pisma komitetów protestacyjnych reaguje w sposób następujący: żąda od gmin, które złożyły wniosek, udowodnienia, że mają rację. I nie jest w stanie rozstrzygnąć na etapie wstępnej weryfikacji, że ten pomysł alternatywny dla studium wykonalności jest po prostu chory, z każdego punktu widzenia, bo nie ma możliwości poprowadzenia.

W podobny sposób traktuje się niektóre koncentracje w tym obszarze, jeśli chodzi o ochronę środowiska i na równi się traktuje głos przedstawiciela protestujących z wykwalifikowaną siłą, która funkcjonuje w administracji. Ponieważ jest ten problem, że Komisja Europejska będzie weryfikowała każdą decyzję administracyjną przy ostatecznej decyzji, wśród urzędników zaczyna być lęk, żeby nie podjąć decyzji złej, szczególnie, jeśli natrafiło się na protestujących, którzy mają łatwość przekonywania, wysyłania pism prosto do Komisji Europejskiej.

I mamy taką sytuację, że ludzie przychodzą na te spotkania i mówią wprost: Ma być tak, a jak nie, to idziemy do Strasburga! I co robi resort ochrony środowiska? Nagle się cofa i mówi: podejmijcie inicjatywę dialogu, przecież nie protestowaliby, gdybyście mieli bezsprzecznie dobrą lokalizację, protestują, bo coś jest nie tak, bo w innych przypadkach tego typu protestów nie ma. Szczególnie w obszarze dużych węzłów w obrębie aglomeracji, gdzie wprowadziło się sporo młodych, wykształconych ludzi, są bardzo profesjonalne, władające narzędziami protestu środowiska, które potrafią medialnie działać i komponować spotkania i bardzo zręcznie zalewać Komisję Europejską, europarlamentarzystów, administrację rządową protestami, które wyglądają na pierwszy rzut oka bardzo

profesjonalnie, są poparte podpisami „inżynier komunikator”; „projektant”, przystępują do alternatywnych projektów narysowanych z dokładnością do 10km na mapie 1:1000000.

W obecnej chwili fundamentalne znaczenie ma wzmacnianie tego przyzwolenia na uproszczenie tych procesów, usprawnienie tej administracji, która obok administracji drogowej te procesy nadzoruje, weryfikuje i na koniec wydaje pozwolenia na budowę.

W programie, który Pan Dyrektor tu przedstawił, są zadania, które mają w teorii być zrealizowane do 2011. Jeżeli nie uzyskamy pozwolenia budowlanego na rok 2009, to możemy wybić sobie z głowy, że te zadania wejdą do realizacji w tej perspektywie. 30 czerwca czy w sierpniu przyszłego roku, będziemy mogli ten program rozpatrywać w jednej kategorii – gdzie jest prawomocne pozwolenie na budowę. Jeżeli tam nie ma tego zadania, to już wiemy, że do 2011 to zadanie nie ma de facto szans trafić na listę realizacyjną.

Jerzy Polaczek - poseł, członek Komisji Infrastruktury:

Włączam się bardziej syntetycznie w próbę odpowiedzi na pytania pod naszym adresem i podzielę się kilkoma uwagami. Zanim do nich przejdę, chciałbym w nawiązaniu do wystąpienia Janusza Piechocińskiego serdecznie podziękować za miłe słowa pod moim adresem, a przede wszystkim przyłączyć się do podziękowań pod adresem pana Zbigniewa Kotlewskiego, za ostatnie 2 lata niesamowicie ciężkiej pracy. Razem ze współpracownikami z Dyrekcji Generalnej, w tym z panem Dyrektorem Koperem, z wieloma innymi osobami, udało się, jak się wydaje, po raz pierwszy stworzyć pewnego rodzaju fundament programowy, finansowy w obszarze drogownictwa, który dzisiaj, po tych kilku miesiącach prac nowego rządu i parlamentu jest przedmiotem kontynuacji.

Mówimy o skali środków ponad 120 mld złotych na realizację programu drogowego w najbliższych latach, o konkretnych inwestycjach, w których toczą się określone postępowania administracyjne, środowiskowe bądź przetargi. Nawiązując do

kluczowych kwestii, które będą zapewniały jak najlepsze powodzenie tego programu, zwrócić uwagę na jedną kwestię, o której ja będę pamiętał, będę działał w tej sprawie, myślę, że na rzecz i rynku i administracji publicznej – doprowadzenia do tak znaczących korekt w przepisach dotyczących standaryzacji wymagań technicznych w procesie projektowania i realizacji inwestycji, aby przepisy, z których większość nie ma przecież rangi ustawowej, ale ma rangę rozporządzeń, służyły wykonawcom, i służyły administracji publicznej.

Prace nad przyspieszeniem procedur przetargowych zostały zainicjowane i jest jakiś postęp w tej materii. Druga kwestia to jest problem pewnej praktyki, o której moi przedmówcy wspominali. Jeśli, jako parlamentarzyści, dowiadujemy się, iż w przykładowej inwestycji - żeby to ocenić, trzeba to powiedzieć konkretnie, że chodzi o 15 km odcinka autostrady A1 między węzłami Bełk – Świerklany - oferenci, sformułowali 700 pytań (podzieliłem te 15km przez te 700, gdzieś tak na 21,5m tej autostrady jest jedno pytanie) to widać, że kwestia standaryzacji technicznych w procesie przygotowania i realizacji inwestycji woła, wprowadźcie niewielkim głosem, o normalność...

Trzecia kwestia to jest również to, co przewijało się w pracy resortu transportu, i myślę, że będzie kontynuowane – to jest zdolność administracji rządowej, tej podlegającej ministerstwu transportu, a także administracji ogólnej, jak urzędy wojewódzkie, aby po prostu te decyzje o pozwoleniach na budowę, o decyzjach środowiskowych, po prostu zapisać i uzasadnić.

Dzisiaj czytamy o wzroście płac na rynku. W ciągu ostatnich 12 miesięcy średnia płaca wzrosła do 3022 zł, co oznacza 12,8% wzrostu. Według mojego stanu wiedzy, w administracji rządowej szczebla wojewódzkiego ta średnia nie jest osiągnięta przez merytorycznych pracowników, którzy są odpowiedzialni za to wspólne powodzenie zamawiającego i wykonawcy.

Kolejna kwestia – kontynuacja modernizacji instytucji, jaką jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, po to, aby również poprzez odpowiedni dobór nowych kadr, po studiach, z

kompetencjami, których z biegiem lat się nabywa, żeby ta instytucja mogła lepiej służyć stronie publicznej, parlamentowi i rządowi.

Myszę, że bym rekomendował, chociaż nie widzę tutaj przedstawicieli kierownictwa Ministerstwa Infrastruktury, że takim ważnym elementem procesów przygotowania inwestycji drogowych powinien być jasno określony zakres zadań administracji rządowej w całym procesie. Nawiązuję tutaj do tych propozycji, które były formułowane w projektach w zakresie partnerstwa publiczno – prywatnego, kiedy oprócz szczegółowego harmonogramu negocjacji z partnerami, towarzyszył nam przez cały, pełny zakres zadań, na wszystkich szczeblach administracji rządowej szczebla centralnego i wojewódzkiego.

I, na koniec – coś, co jest pewnym konkretem tego roku – życzę panu Dyrektorowi Koperowi, każdemu z Państwa, działających na tym rynku, aby te potencjalne ponad 20 miliardów, które są dostępne z różnych źródeł, żeby były jak najpełniej wykorzystane. I dziękuję jeszcze raz na koniec - jako poseł Komisji Infrastruktury – wszystkim, z którymi w ciągu tych ostatnich 2 lat jako minister miałem okazję się spotykać. Moja kolejna obecność na spotkaniu Polskiego Kongresu Drogowego i reprezentacji tego Kongresu, jest zapowiedzią kontynuacji tej mojej obecności w obszarze infrastrukturalnym, w szczególności zaś drogowym.

Zygmunt Pater - prezes Mosty – Łódź S.A.:

W wykonawstwie pracuję od 1965 roku bez przerwy i chcę powiedzieć, że w tak trudnych warunkach, tak nieprzyjemnie, jak ostatnio przez całe życie nie było. Przygotowałem się do tego spotkania, ale zmieniłem plan po wypowiedziach pana dyrektora Kopera. Jestem też jestem zadowolony z tego, co usłyszałem w wypowiedziach panów posłów.

Proszę Państwa, myśmy bardzo poważnie podeszli do spraw zmian, szukania przyczyn tego, że stoi w miejscu budowa autostrad. To jest już trzecie spotkanie, na Kongresie i Forum PKD też

wypowiadaliśmy się w tej sprawie. Wydawało mi się, że dzisiaj w ogóle nie będzie dyskusji na temat problemów, bo one są znane na pamięć każdemu z nas i chyba wielu tu nieobecnych. Myślałem, że będzie ktoś z ministerstwa, usiądzie z nami i omówi punkt po punkcie, bo winni są nam to za naszą ciężką pracę.

Ja pracowałem w tym zespole bardzo solidnie, do tego delegowałem jeszcze pracownika, który uczestniczył w pracach. Niestety, nasze spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury 28 lutego z panem ministrem Panasiukiem to był dla mnie szok. Powiedziałem, bo wykonawcy mówią szczerze, nie bawią się w żadną dyplomację: „Panie ministrze, pana zwolnią, a właściwie w tym wypadku pana szefa. Firmy polskie padną, bo co to jest podniesienie w ustawie którejś wadium do 4%?

Zażenowani byliśmy tym spotkaniem, to była wyjątkowa kpina, waloryzacja - proszę bardzo - zamawiający zawsze waloryzację daje. Wobec tego ja podam, bo ja straciłem 10 mln 600 tys. na Puławach. Na świadków poproszę ministra Panasiuka i dyrektora Kopera – proszę mi dać waloryzację!

Ustawa, którą Wy, panowie posłowie, musicie zmienić, stworzyła „piekiełko”. Ustawa plus specyfikacje, stworzyły „piekiełko” dla wykonawców. Środowisko jest podzielone: na wykonawców - to niższa kategoria, i zamawiających. Projektanci są raz po jednej, raz po drugiej stronie. I przepraszam bardzo, to „piekiełko” obróciło się w tej chwili przeciwko zamawiającemu i przeciwko ministerstwu. To trzeba zmienić.

Wszyscy cierpimy na brak robót. Wszystkie przetargi są przekładane, albo unieważniane. Trzeba zmienić ustawę, żeby nie było powodu do odwoływania się, bo to nic nie da.

Konieczność trzeba zmienić specyfikacje, tak, jak było kiedyś – normalnie się pracowało. Dopiero wtedy to wszystko ruszy. Żebyśmy przy takiej pogodzie cierpieli na brak robót? Czy można sprawić, żeby wykonawcy się nie odwoływali? Trzeba zmienić tą ustawę, bo inaczej nie ruszymy. Zgadza się z panem posłem Piechocińskim, nie będzie EURO 2012. Błagamy, zróbcie to, bo inaczej nic z tego nie będzie. Ja

nie miałem prawników, w tej chwili, przez tę ustawę do zamówienia specyfikacje, przyjmuję prawników, wynajmuję kancelarię w Warszawie, stworzyłem komórkę rozszczeniową.

Proszę się nie dziwić, że my, jeżeli mamy plany wykonawcze, do bólu będziemy się starali wyciągnąć pieniądze. Do bólu – bo ja te pieniądze chcę oddać natychmiast, bo nie ma waloryzacji, do Puław.

Stefan Assanowicz - firma „Pro-Infra:

Tak się składa, że jestem już w szóstym programie budowy autostrad w Polsce, i mogę powiedzieć, że w poprzednich dyskusjach robiliśmy 200 km rocznie, a teraz przeszliśmy do dyskusji, jak zrobić 350 km rocznie – i to jest jedyny postęp. Wciąż jednak nie ma jednak rozwiązania problemu.

Zastanawiam się, bo program jest imponujący, dlaczego tylko do dwóch odcinków jest ograniczone PPP, nie jest ono szerzej wprowadzane. Może tak złośliwie dodam, że w ostatnich latach doszło jeszcze czwarte „P” – „prokurator”, powiało takim niesympatycznym nastrojem dla publiczno - prywatnych przedsięwzięć. A to jest równocześnie wejście prywatnego sektora w finansowanie dużych odcinków drogowych, to też jest rzecz bardzo istotna.

Oczywiście prawo trzeba zmieniać, ja bym się tutaj nie bał o część wykonawczą, dlatego, że potencjał na rynku jest tak duży, że może technicznie sprostać zadaniom, które są do wykonania. Odrzucam ofertę Chińczyków – Chińczycy niech budują u siebie! Natomiast jeśli chodzi o nasz rynek, on wymaga deregulacji – nie tyle zmian prawa, ile deregulacji wielu elementów prawa istniejącego. Praktyka też wskazuje na to. Proszę mi pokazać przetarg, w którym odrzucono oferty rażąco niskie lub rażąco wysokie, a przecież prawo na to pozwala! Rażąco niskie – oferta jest niską ofertą, może spowodować zaoszczędzenie środków, natomiast to jest jeden z elementów, który powoduje, że są protesty.

Protesty wynikają między innymi z tego, że jest mały wolumen robót na rynku, gdyby był duży wolumen robót i rozproszenie

wykonawców, po całej Polsce przy realizacji kontraktów, to ta brutalna walka konkurencyjna by się inaczej rozkładała. Bo nikt nie będzie zwiększał swojego potencjału wykonawczego tylko po to, żeby protestować – trzeba jeszcze zarobić!

Boję się, z mojego punktu widzenia, czy 20,5 mld złotych w tym roku będzie wydane. Życzę Panu Dyrektorowi z całego serca, żeby one były wykorzystane, bo to leży też i w naszym interesie, ale boję się, że będą wczoraj tym trudności, bo wczoraj czytałem w prasie, że Dyrekcja Generalna cierpi z powodu tego, że Ministerstwo Rozwoju Regionalnego z innym urzędem nie mogą uzgodnić od kilku miesięcy formularza, który stanowi podstawę do uzyskania finansowania. Jeżeli my rozmawiamy o takich sprawach, to bariera nie jest po stronie wykonawczej, tylko bariera jest po stronie administracyjnej.

I wydaje mi się, że dzisiaj nie ma czasu na mówienie o tym, że trzeba robić zmiany kosmetyczne. Trzeba zrobić trzęsienie ziemi, bo jeżeli się tego nie zrobi, to ten program nie wyjdzie! To jest naprawdę, proszę Państwa 350 km na rok, i to jest 1,5 cyklu inwestycyjnego, jeżeli weźmiemy pod uwagę czas przygotowania, wykupu, projektów i wszystkich tych elementów.

Wydaje mi się, że do tego wszystkiego jest jeszcze jeden element potrzebny, nie rozmawiamy w ogóle o bonusach dla wykonawców, dla przyspieszenia robót. Na całym świecie istnieją bonusy za przyspieszenie robót, przy dobrze zwymiarowanym kontrakcie, dobrze ułożonym kosztorysie inwestorskim, dobrze ułożonym kosztorysie ofertowym, przy czystych regułach gry, „nie ogolonym” FIDICu, „nie ogolonym” prawie miejscowym. Mówię brutalnie „nie ogolonym”, dlatego, że w ostatnich latach realizowałem, pracując w wykonawstwie, kontrakty administracji publicznej na takim „kulawym FIDICu”, tam było powykreślane wszystko to, co było dobre dla wykonawcy, a było dołożone coś, co nie istnieje w FIDICu, a było dobre tylko dla inwestora.

Uważam, że ten program musi zawierać w sobie również bonusy za przyspieszenie. Przecież dzisiaj, z doświadczeń wykonawców autostrady od Krzyżowej do granicy, na dwóch odcinkach, wynika, że

oni są zdolni skończyć te odcinki w zakresie podstawowym, dopuszczenia ruchu do końca tego roku, tylko proszą o dopłatę – tzw. bonus za przyspieszenie. Takich możliwości administracyjnych w prawie nie ma, a trzeba o tym pomyśleć, bo będą się tutaj nawarstwiały te problemy, tu nie będzie możliwości działania interwencyjnego, bo wszystko będzie się działo naraz.

Ja przejrzałem dane z raportu Komisji Infrastruktury, opublikowane wczoraj, i muszę powiedzieć, że trochę mi ścierpła skóra na karku, bo te stopnie zaawansowania wynikające z 1000 niezależnych od Dyrekcji Generalnej czynników w terenie: blokad, lokalnych protestów, powodują, że wykonanie tego staje się nierealne. Nie wiem, czy dzisiaj istnieje możliwość ułożenia realnego harmonogramu, bo takie coś musi też być – harmonogram przygotowania inwestycji, harmonogram przetargu, rynek musi wiedzieć, co i kiedy jest planowane, rynek nie może się dowiadywać w ostatniej chwili, bo to również jest kwestia planowania wymiarów przedsiębiorstw, środków produkcji, i choćby kadry i ludzi, którzy w tej firmie są. To, co prezes Pater mówi, że on zwalnia ludzi – to paranoja zupełna! Tutaj idą wielkie projekty, a on nie ma zatrudnienia dla swoich ludzi.

Mnie się wydaje, że problem nie jest tak naprawdę po stronie realizacyjnej. Problem jest po stronie legislacyjnej i po stronie administrowania takim wielkim programem. Myśmy naprawdę chcieli ten program realizować i on jest do zrealizowania. Tylko muszą być stworzone narzędzia dla Dyrekcji Generalnej, które pozwolą uniknąć pułapek pod tytułem „A co na to powie kontrola?” Bo przecież bojaźń urzędników jest tak wielka, że wszyscy wolą nie podjąć decyzji, niż ją podjąć, bo potem przyjdzie NIK i powie tak: A jakie pan miał zainteresowanie w tym wszystkim, że pan podjął decyzję o dopłacie czegoś tam komuś tam? No to bierzemy pana!”

I mamy bojaźń administracyjną w sensie usprawnienia procedur. Tak się złożyło, że lepiej jest nie podjąć decyzji, niż podjąć decyzję ryzykowną, która może rodzić jakieś konieczności tłumaczenia się w przyszłości. I to też trzeba opanować – bo przy takim nastawieniu my

nie będziemy w stanie zrealizować tego programu, który jest tutaj pokazany – a jest to program, z punktu widzenia technicznego, możliwy do zrealizowania.

Marian Tracz – profesor Politechniki Krakowskiej:

Chciałbym poruszyć kilka spraw troszkę innego typu. Pierwsza – jesteśmy w końcowym etapie budowy sieci autostrad, wkraczamy intensywnie w budowę sieci dróg ekspresowych, a to powoduje ogromne potrzeby w zakresie konstrukcji układów lokalnych dróg. Śledziłem spotkania z samorządowcami – i niestety nie ma na to środków! Idzie przygotowanie budżetu, więc pamiętajcie, Panowie posłowie, albo musi być zmiana uregulowań, bo z jednej strony, jest Generalna Dyrekcja, ale z drugiej strony interes władz lokalnych. Pieniądze - z czyich środków to ma iść? Żeby to nie był przedmiot kolejnych opóźnień i pertraktacji. Sprawa wyraźnie jest „odpuszczona”, podobnie jak kwestia rekompensaty za zniszczenia układów dróg lokalnych w trakcie budowy. Ta sprawa również nie może być tylko przedmiotem negocjacji, muszą być na to zapewnione środki!

Druga sprawa – wiele rzeczy wygląda tak, jak wygląda przez brak map zagospodarowania przestrzennego. Marzyłoby się, by plany budowy dróg miały plany budowy zagospodarowania przestrzennego. Nie wiem, czy jesteśmy w stanie zdążyć, ale w tej chwili znowu to wszystko jest w jednym resorcie – być może te sprawy należałoby przyspieszyć i coś zrobić.

I trzecia sprawa – ucieszyło mnie stwierdzenie pana posła Rynasiewicza na temat jakości. Nie chodzi o to, żebyśmy za wszelką cenę tylko wydali środki i budowali określoną ilość i wykonali robotę. My dzisiaj, tym, co robimy utrwalamy sieć – już nie będziemy mieli w przyszłości takich środków na przekształcenie sieci. Jeżeli utrwalimy błędy, to nie tędy droga!

My prowadzimy w Politechnice Krakowskiej kurs audytu – bezpieczeństwa ruchu. Przechodzą przez nasze ręce setki dokumentacji. Ale jaka jest jakość? Przecież to jest często w ogóle nie

opiniowane, nie kontrolowane w żaden sposób. Czy o to nam chodzi, czy taką sieć mamy zbudować? Przecież to jest dramatyczna sprawa! Starajmy się, a to jest kwestia wcześniejszego rozpoczęcia procesów przygotowania projektów – krótko mówiąc, chodzi o projekty koncepcyjne. Wtedy dyskutujemy, dograjmy sprawę, żebyśmy na tym etapie ostatnim nie musieli tego robić.

Janusz Olejnik – ekspert od spraw materiałów budowlanych:

Od roku 2003 chcemy wprowadzić dokument aplikacyjny, który jest podstawą w ogóle do projektowania. Projektujemy według starych norm, które nie obowiązują. Zastanówmy się nad tym, co się dzieje dalej. Mam tutaj pismo z Ministerstwa Infrastruktury, które poszło ostatnio do Generalnej Dyrekcji, przecież to są żarty! Panowie, przecież ci państwo w ogóle nie wiedzą, o czym mówią! Piszą, że dokument aplikacyjny jest w ogóle niepotrzebny, że to niczym nie grozi! Ja mam to pismo przed sobą, to są kpiny z naszej roboty! 5 lat pracy, żeby wprowadzić normy!

W tej chwili, jeśli chodzi o kruszywa, sytuacja jest taka, że u producentów prywatnych, w roku 2006 powstało 130 nowych instalacji. Produkcją zajmuje się dosłownie każdy, kto tylko ma jakiegokolwiek pieniądze – natomiast za jakość nie odpowiada nikt! Raz badania robimy według starej normy, a innym razem – według nowej. Z nowej normy nikt nie korzysta, bo drogowcy nie potrzebują, bo projekty są wykonywane według starych przepisów. W związku z tym, co będzie dalej? W tej chwili projektowanie robi się według starych przepisów, to będą projekty, które będą realizowane za 5 lat, co będzie z tym dalej? Dokument aplikacyjny dwa albo i trzy razy szedł do Ministerstwa Infrastruktury, do tej pory nie ma praktycznie norm.

Druga sprawa bardzo istotna – to specyfikacje, Ja chciałbym powiedzieć jedno – w tej chwili mówimy, że kruszyw jest pod dostatkiem. To, co zrobiono w tej chwili w specyfikacjach może sprawić, że kruszyw zabraknie. W specyfikacjach pisze się tak: materiałów wapiennych, dolomitowych i melafirowych nie można

stosować. I piszą tu panowie projektanci, przepraszam bardzo, czy to pod dyktando niektórych Dyrekcji? Sytuacja jest naprawdę poważna, bo w ten sposób wycofano 50% materiałów, które są na naszym rynku. Co będzie dalej?

Zbigniew Rynasiewicz:

W związku z tym, że te wszystkie wypowiedzi i głosy środowiska, które Państwo reprezentujecie, te wszystkie materiały, które zebraliście w wydawnictwie, które również otrzymaliśmy, są dla nas bardzo istotne, uzgodniliśmy tak na szybko, że Państwa przedstawiciele zaprosimy do Sejmu. W ciągu miesiąca zrobimy spotkanie Komisji Infrastruktury poświęcone tej tematyce i tym wszystkim uwagom i problemom. Oczywiście z udziałem przedstawicieli resortu, pewnie nie tylko jednego resortu, bo to nie są uwagi wyłącznie skierowane do resortu infrastruktury. Tak, aby z tego powstał solidny materiał i aby te prace, które się toczą na różnych poziomach w poszczególnych resortach, brały pod uwagę głos środowiska. Dlatego w imieniu nas wszystkich na ręce pana przewodniczącego takie zaproszenie pragnę skierować. Termin uzgodnimy, jak będziemy dokładnie znać kalendarz spotkań. Nie jesteśmy w stanie wszystkiego wysłuchać, gdyż niestety musimy już wracać do Sejmu. Bardzo Państwu wszystkim serdecznie dziękuję, jeszcze raz wszystkiego najlepszego na zbliżające się Święta.

Jarosław Pasek – dyrektor departamentu funduszy europejskich w Ministerstwie Infrastruktury:

Ja mam dosyć obszerną prezentację na temat funduszy europejskich na lata 2007 – 2013. W całości będzie ona Państwu udostępniona w Internecie, teraz chciałbym zrobić krótkie wprowadzenie.

Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013, z którego będzie finansowana większość inwestycji, o których mówił pan dyrektor Koper, to największy program inwestycyjny w

historii Polski. Część transportowa tego programu to 28 mld euro, z tego 19,4 mld ze środków unijnych. Ten program jest ogromnym wyzwaniem i tutaj mowa jest o tych najważniejszych wyzwaniach o charakterze prawnym, a także o wyzwaniach o charakterze administracyjnym.

Chciałbym powiedzieć o jeszcze dwóch wyzwaniach – o wyzwaniach o charakterze instytucjonalnym. Pani Komisarz Hübner przy wielu okazjach powtarza, że jeżeli chce się wydać środki unijne, to w pierwszej kolejności trzeba zainwestować w ludzi. To jest bardzo ważne, jeśli weźmiemy pod uwagę liczby, o których mówił pan dyrektor Koper. Środki Generalnej Dyrekcji w zeszłym roku wynosiły 10 mld, w tym roku rosą do 21, a w przyszłym roku do 32 mld złotych, więc trzeba zadać sobie pytanie, kto te inwestycje obsłuży? Podjęliśmy działania, żeby zwiększyć znacznie zatrudnienie w Generalnej Dyrekcji. W tym roku i w przyszłym to zatrudnienie wzrośnie o 700 etatów, jeżeli chodzi o inwestycje unijne: 500 ze środków unijnych, 200 ze środków budżetowych. W zeszłym roku Generalna Dyrekcja dostała dodatkowe 200 etatów, również do realizacji wszystkich zadań, więc w porównaniu z rokiem 2007 zatrudnienie w Generalnej Dyrekcji wzrośnie o 900 osób, to jest bardzo poważna zmiana.

Podjęte też zostały zmiany w ministerstwie, został utworzony nowy departament, Departament Funduszy Unijnych na lata 2007 – 2013 oraz nowa instytucja wdrażająca - Centrum Unijnych Projektów Transportowych, w której już teraz ma zatrudnienie około 50 osób, a jeszcze w tym roku zatrudnienie tu ma wzrosnąć do 150 osób.

W prezentacji znajdują Państwo informacje na temat ilości środków na poszczególne działania związane z transportem drogowym. Są także działania w zakresie transportu kolejowego, na te zadania zostanie przeznaczony ze środków unijnych prawie 5 mld euro. Bardzo istotne są też inwestycje w zakresie transportu miejskiego, na to zostanie przeznaczony 2 mld euro – zadania te obejmują projekty z zakresu transportu szynowego, w tym budowę całej drugiej linii metra w Warszawie, ale również projekty dotyczące sieci tramwajowej, czy kolei

aglomeracyjnej, działania z zakresu transportu morskiego, na co zostanie przeznaczony ponad 600 mln euro, transportu lotniczego – co też jest bardzo istotne z punktu widzenia EURO 2012 – na to zostanie przeznaczony 400 mln euro. To zadanie, które obejmie modernizację 8 głównych portów lotniczych w Polsce.

Jest cały szereg inwestycji, które dla drogowców mogą być interesujące, np. projekt, którego beneficjentem jest miasto Świnoujście – budowa tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin, w ramach działania morskiego finansowana będzie bardzo duża inwestycja – budowa trasy Pułaskiego w Gdańsku, również inwestycje usprawniające dostęp do portu w Szczecinie. Z innych inwestycji drogowych: 600 mln euro na drogi krajowe w miastach na prawach powiatu – to będzie konkurs dostępny dla 65 miast na prawach powiatu.

Tyle chciałem powiedzieć bardzo krótko, natomiast ta prezentacja pokazująca wszystkie inwestycje, które są w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, będzie dostępna na stronach Polskiego Kongresu Drogowego.

PREZENTACJA

Zbigniew Kotlarek:

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze, rzeczywiście materiał jest bardzo obszerny, będziemy mogli z niego korzystać i Polski Kongres Drogowy udostępni ten materiał na stronie internetowej.

Proszę, abyśmy teraz kontynuowali dyskusję. Z przebiegu naszego spotkania będzie sporządzony skondensowany wyciąg i wnioski będą skierowane do Komisji Infrastruktury, i do Panów Ministrów: Grabarczyka i Rapciaka.

Dariusz Słowiński – dyrektor ds. rozwoju w firmie Starbag:

Doszliśmy do wyniku 360 km rocznie, czyli kilometr dziennie budowy autostrad i dróg ekspresowych. Rzeczywiście, jest to wynik

imponujący – ja, jak zajmuję się drogami wiele, wiele lat, nie słyszałem o podobnym osiągnięciu w świecie. Ale po to są wyzwania, żeby je realizować.

Jeżeli przyjmujemy, że zrealizujemy takie wyzwania i wszystko należy temu podporządkować, to nie zapominajmy o tym, jakie będą potrzeby materiałowe i jakie powinniśmy przyjąć założenia technologiczne. To nie są przecież tylko te sprawy środowiskowe, o których była mowa, nie tylko te formalno – prawne aspekty ustawy o zamówieniach publicznych, totalnie mogą nas zatrzymać wyzwania materiałowe. Tutaj dyrektor Olejnik rzucił tylko hasło, ale prawda jest taka, że jak gdyby niemal ktoś na złość, po objęciu stanowiska przez Pana Dyrektora, zaczął doprowadzać w specyfikacjach do sabotowania możliwości realizacji tego programu.

Eliminuje się kruszywa wapienne, nawet z podbudów mechanicznych. Melafiry, z których zbudowane jest ileś kilometrów autostrad, warstw ściernalnych, nie dopuszcza się do podbudów mechanicznych, nie dopuszcza się kruszyw naturalnych łamanych, mówi się o granitach I klasy, kiedy w Polsce już w ogóle nie ma granitów I klasy! Kto to robi? Skąd przyzwolenie?

Panowie, 60% kruszyw jest dyskwalifikowanych w skali krajowej. W dalszym ciągu mówimy, że nie będziemy budować nasypów, jeśli nie będziemy używać materiałów w postaci geo-tekstyliów - nawet tam, gdzie podłoże spełnia wszelkie wymogi. Żądanie stosowania geo-krat, rozumiem, że tutaj pierwsze skrzypce grają producenci...

Żąda się tylko asfaltów modyfikowanych, modyfikowanych SBS-em, choć wiemy z doświadczenia, że na tylu drogach w Polsce nie zdało to egzaminu, a drogi, które były budowane przy użyciu asfaltów zwykłych – przykład autostrady A4, Wrocław w kierunku Opola, z asfaltem D50, nie modyfikowanym, świetnie spełniają wszystkie warunki ruchowe, po ośmiu praktycznie latach. Te ograniczenia i nierozwiązane problemy technologiczne, totalne lapsusy w specyfikacjach położą ten program jeszcze bardziej.

To samo dotyczy kruszyw do betonu. Żądanie, nawet do głębokiego fundamentowania, bazaltu, a nie na przykład kruszyw łamanych, ktoś musi natychmiast zrewidować.

Docierają do mnie głosy, że gdzieś tam zakazano w Generalnej Dyrekcji stosowania tych zapisów. No, ale skoro nadal to wypuszczają, to muszą ponieść za to odpowiedzialność! Jesteśmy przed ogromnym wyzwaniem, chociaż ciągle, chcę przypomnieć, może to nie najlepszy moment, że w latach 70-tych produkowaliśmy 28 mln ton masy, w roku 2008 prawdopodobnie nie będzie więcej, niż 18 mln ton. Czyli ponad 10 mln ton mniej, niż 35 lat temu. Musimy znacznie przekroczyć te ilości, żeby wykonywać 350 km dróg rocznie, musimy produkować mas bitumicznych w granicach 45 mln ton. Dlatego wszystkie materiały, jakie znajdują się w Polsce, przy odpowiedniej przeróbce, odpowiedniej klasyfikacji, muszą być zastosowane.

Dzisiaj jest ostatni czas, żebyśmy na sprawę spojrzeli z powagą. To, co mówił dyrektor Pater – dzisiaj wytwórnie nawet nie pracują, moce produkcyjne firm wykonawczych są na poziomie 40-50%, a wytwórni - na poziomie 40%. Tutaj nie trzeba oczekiwać pomocy z Azji! Nie – te siły, które są tutaj, są zdolne do zwiększenia swojego potencjału i rozwiązania problemu. Tylko wszyscy muszą mieć świadomość – czy to producenci kruszyw, czy mas bitumicznych, czy wykonawcy, że ten plan wchodzi w życie. Przetarg jest tego dnia, rozstrzygnięcia będą w takim terminie, jak mamy w związku z tym kształtować swój potencjał.

Grzegorz Nowaczyk – biuro projektów „Trakt”:

Pan prezes Słotwiński być może nie wie, jak wygląda wykaz dokumentacji, i z czego bierze się stosowanie jednych materiałów, a nie stosowanie drugich. To ja chętnie przekażę taką informację. Wielokrotnie my, jako projektanci jesteśmy zmuszani przez inwestora do stosowania takich, a nie innych materiałów. Wielokrotnie zdarzała nam się sytuacja taka: myśmy zaprojektowali swoją własną konstrukcję, na melafirach 2 – 2,5, na innych materiałach, następnie

taka specyfikacja, czy taki projekt trafił do oddziału i kierownik laboratorium mówi: „wie pan, ale my mamy złe doświadczenia z tymi melafirami, proszę to zmienić”. Ja mówię: „Wszystko jest OK, melafiry są świetnym materiałem”, na co słyszę: „My takiej dokumentacji nie przyjmujemy”.

To ja mam pytanie - czy w tym momencie za opóźnienie 3-miesięczne odsetki zapłaci mi pan prezes Słotwiński? No, nie zapłaci! Jeżeli wiemy, że inny materiał - granit, dolomit, czy inny, również spełnia wymagania, jest po kursie czy po myśli zamawiającego, my to spełniamy. Więc ja myślę, że to nie jest kamyczek do ogródka projektantów, tylko obraz pewnego niedowładu, jeżeli chodzi o realizację zagadnień technologicznych w pionie Generalnej Dyrekcji.

Jeżeli mamy zeszyt z IBDiM, to jestem w stanie wziąć taki zeszyt i powiedzieć: „Panie inżynierze i kierowniku laboratorium, patrz pan, tutaj pan profesor Sybilski napisał, że melafiry mogą być, i jeżeli pan ma coś do tego, to proszę pisać do dyrektora Kopera albo do pana profesora Sybilskiego”. Natomiast, jeżeli ja takich argumentów nie mam, to jestem w sytuacji proszącego: „Przyjmij mi pan tą dokumentację!” On mówi: „Nie, ja ci ją tylko wtedy przyjmę, jak zastosujesz takie, śmaki i owaki rozwiązania, mimo, że ja się z nimi wewnątrznie nie zgadzam”.

Ile razy wprowadzaliśmy do dokumentacji idiotyzmy tego typu: „Mamy świeżo kupioną koleiniarkę typu takiego czy owakiego, jako jedyni w Polsce, ale proszę ją wprowadzić, bo my ją musimy wykorzystać”. Co my mamy zrobić, jako projektanci, gdy to jest nasz klient, nasz zamawiający? On płaci za to, żeby spełnić jego wymagania. W związku z tym, panie prezesie Słotwiński, przyjmuję pana przeprosiny za słowo „sabotowanie”, tak?

Uważam, że dotknął pan bardzo istotnego problemu, o którym się tutaj nie mówi, o którym mówił też częściowo pan dyrektor Koper. Chylę czoła przed tym opracowaniem, kawał potężnej inżynierskiej roboty, natomiast brakuje tutaj dwóch rzeczy. Jedna to uderzenie się w piersi i wskazanie tych sfer, w których sami sobie możemy być pomocni, a druga sprawa – to jest ukłon w stronę pana prezesa

Kotlarka, może jednak pewne rzeczy da się załatwić w środowisku, bez udziału klienta? Wspomniał tutaj minister Polaczek o 800 pytaniach do planów - to jest nasz projekt, łącznie z kolegami z „Transprojektu” warszawskiego. A czy Państwo wiecie, że przeszło połowa z nich to są pytania, które pojawiły się drugi lub trzeci raz? Pytam prezesów firm wykonawczych, który z panów zadał sobie trud, podpisując pismo o 74 pytania, żeby sprawdzić, albo jego służby żeby sprawdziły, czy te pytania czasem już nie były wcześniej zadane i są na nie odpowiedzi? Konia z rzędem temu, kto to zrobił...

Druga sprawa - z tych pozostałych 400, co najmniej 300 to były odpowiedzi typu: „odpowiedź znajduje się w dokumentacji na stronie tej i tej”. Doszło do tego, że osobom przygotowującym ofertę po stronie wykonawcy, łatwiej zadać pytanie przez inwestora, zawracać gitarę inwestorowi i projektantowi, niż zapoznawać się z dokumentacją...

My mówimy tutaj o partnerstwie, o takich tam innych historiach, kierując oczy w stronę ministra, w stronę Dyrektora Generalnego, itd. i wszyscy czekamy. To ja mam pytanie - gdzie jest to partnerstwo między wykonawcami a projektantami? Czy Państwo też życzy sobie, że jeżeli jest wystąpienie wykonawcy na budowie, to my wtedy powiemy: „przepraszam, mamy 14 dni na odpowiedź, proszę czekać 14 dni”. Przecież możemy tak pogrywać, ale nie o to chodzi. Mamy być partnerami, więc prosilibyśmy, żebyście Państwo biura projektów również traktowali po partnersku i szanowali nawzajem nasz czas.

Jeśli chodzi o zagadnienia związane ze zmianą prawa, zostały poruszone dwa, spośród trzech bardzo istotnych. Jedno z nich to jest fakt, że samo prawo dotyczące projektowania, dotyczące realizacji inwestycji drogowych nie jest prawem doskonałym. To jest sprawa oczywista - nie ma o czym dyskutować. Drugą sprawą jest - o czym mówił pan poseł Ciechociński - że prawo niekiedy prowadzi do absurdów. Dlatego, że pan Józio Kowalski ze wsi Wólka Wielka ma tam swój kawałek pola, zaczyna się wielki problem. Znamy te problemy, znamy wszyscy te inwestycje. Natomiast trzecim elementem, o którym jeszcze nie było mowy, i który potykamy się jako projektanci na

okrągło – to jest kwestia sposobu realizacji prawa. Najlepsze prawo, które dostanie się w ręce urzędnika – idioty, potrafi popsuć nam wszystkim krew i spowodować przesunięcie inwestycji w czasie. Ja mogę sypać przykładami z rękawa, takich właśnie idiotyzmów w stosowaniu prawa, które jest bardzo czytelne i nie powinno pozostawiać żadnych wątpliwości.

Powiem o pewnym przypadku, który mieliśmy w jednym z urzędów wojewódzkich, z którego po miesiącu mamy informację: „decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi publicznej (jeszcze wtedy) jest już przygotowana”. To my się cieszymy – jesteśmy w stanie pociągnąć prace projektowe. „Ale my Państwu nie wydamy tej decyzji”. „Dlaczego?” „Ustawa mówi, że wojewoda wydaje decyzję w ciągu trzech miesięcy, jak ja bym ją wydał panu wcześniej, to ona będzie z mocy prawa nieważna”. Więc do tego stopnia jest nadinterpretacja przepisów...

To są kretynizmy, proszę Państwa! Na szczęście na poziomie województw są ludzie, z którymi pracujemy na okrągło, i tutaj problemu nie ma. Ale pojawiają się na poziomie starostw, które przyjmują informacje o środowisku i wydają postanowienia, czy trzeba raport czy nie trzeba. W tej chwili mamy taką idiotyczną sytuację, że urzędnik żąda do informacji o terenie szczegółowego planu wyrębu dla inwestycji, która jeszcze nie została zaprojektowana, i żąda dwóch wariantów, bo inaczej nie wyda postanowienia, że raport jest potrzebny. Tego typu rzeczy naprawdę deprymują, i zastanawiam się, Panie Dyrektorze, czasami jest taka sytuacja, że prosty telefon z Warszawy potrafi pewne rzeczy, pewne drzwi w starostwie czy w urzędzie wojewódzkim otworzyć.

Czy nie warto byłoby pomyśleć nad zorganizowaniem takiego „Działu Interwencji”, czegoś takiego, co pomoże nam, projektantom, w późniejszych fazach, przełamywać te idiotyzmy – oczywiście po wyczerpaniu własnych możliwości – bo nikt nie oczekuje, że taka grupa miałaby wyręczyć projektantów w normalnym działaniu. Myślę, że to pozwoliłoby rozwiązać wiele problemów.

Na koniec chciałem jeszcze taką rzecz - może niezbyt popularną powiedzieć, ale myślę, że jesteśmy w takim gronie, że możemy mówić otwarcie. Z całym szacunkiem dla Panów, wydaje mi się, że program, który pan dyrektor był łaskaw przedstawić, jest nierealny. Patrząc na terminy, jeżeli to ma być czerwiec 2012 - oddanie obiektów do użytku, a większy obiekt drogowy buduje się u nas w cyklu 24-miesięcznym, to rozpoczęcie robót powinno być w czerwcu 2010. Zakładając, że w międzyczasie prawo się zmieni, i będą superszybko przetargi leciały, w marcu 2010 powinny być ogłoszone przetargi na roboty. Dokumentacja dla dłuższego odcinka ważnego obiektu to jest 1,5 do 2 lat - więc mamy marzec 2008, czyli już! I pytanie - czy na dzień dzisiejszy te dokumentacje techniczne dla całego tego programu zostały zlecone? Nie? To znaczy, że nie jesteśmy w stanie tego programu zrealizować. Taką smutną refleksją pozwolę sobie zakończyć.

Janusz Koper:

Dziękuję panu dyrektorowi Nowaczykowi, że w niektórych moich stwierdzeniach mnie poparł, bo to jest istotne. Natomiast muszę powiedzieć, a pytałem też o to dyrektora Kotlarka, że nie pamiętam, ani nie ma tego w żadnych dokumentach, które były wydane, żeby ktokolwiek w Generalnej Dyrekcji wydawał polecenia, że jakichś materiałów nie wolno stosować. Słucham tego z wielkim zdziwieniem. W związku z powyższym mam prośbę: jeżeli tego typu stwierdzenia czy jakieś działania np. kierowników laboratoriów następują - bardzo proszę o informację do mnie, bo to jest niedopuszczalne. Takiej polityki Generalna Dyrekcja nie prowadzi, przez wiele lat walczyła o to, żeby w końcu zarówno Instytut, jak i parę ośrodków naukowych zajęło się przygotowywaniem materiałów innych, które można wykorzystywać, czy to na podbudowę, czy to nawet w składzie mas asfaltowych. Udało się przekonać paru profesorów, żeby się taką tematyką zajęli, wręcz nasze działania, działania Generalnej Dyrekcji były przeciwne do tego, co tu teraz słyszę! Jeżeli jeden z drugim kierownik laboratorium Generalnej Dyrekcji robi coś samowolnie i

podejmuje takie działania, bardzo proszę o informacje do mnie, gdyż taka sytuacja nie może mieć miejsca. Też jestem ciekawy, kto robi ten sabotaż, o którym mówili i pan przedstawiciel producentów kruszyw, i pan prezes Słowiński. Poznajmy, kto te działania wprowadza – trzeba to ukrócić.

Słuchając niektórych wypowiedzi dzisiaj, jestem przerażony. Wiedziałem, że przejmuję po dyrektorze Kotlarku bardzo gorące krzesło, na którym za bardzo się nie da siedzieć, trzeba stać, bo ono parzy... I że Generalny Dyrektor jest w tym kraju winiony za wszystko, co się wydarza, nieważne, czy to dotyczy dróg czy czegoś innego. Nieważne, że zarządza tylko siecią dróg krajowych, a tych innych dróg jest 10 razy więcej – winny za wszystko jest Generalny Dyrektor. Ale przeraża mnie to, na co zwracał uwagę również pan poseł Piechociński.

Ja staram się walczyć, zresztą jako Generalna Dyrekcja wdramy program informacyjny, choć to może potrwać i stulecie – żeby przekonać opinię publiczną, że za wszystko nie są winni drogowcy. Nieprawdą jest, że zima zaskoczyła drogowców, zima nas nigdy nie zaskakuje! Zima może kierowcę zaskoczyć, nie drogowca! Jesteśmy na etapie uruchamiania pewnego programu, jest rok 2008, mówimy o programie 2008 -2012. Prasa pisze od zawsze, że nie zdążymy wybudować, jesteśmy nieudacznicy, nic się nam nie uda, przepadną wszystkie pieniądze itp. Rozumiem, że ich praca na tym polega, mogą nas nie lubić, są to osoby, które nie do końca się na tym znają i wykorzystują tą polską przypadłość, że potrafimy głównie narzekać. Ale jeśli na tej sali słyszę, od osób, które zęby zjadły na budowie dróg, że tego się nie da zrobić, to jest mi po prostu przykro. Najprościej powiedzieć – czegoś się nie da zrobić. Ja też tak mogę powiedzieć – i wtedy, jestem przekonany, nic się nie uda.

Należę do ludzi, którzy przełamują pewnego rodzaju bariery, i całe życie to robię. W momencie, kiedy ja powiem, że tego się nie da zrobić, tego nie zrobimy! Bo w tym momencie ja znajdę 1500 albo 2 miliony usprawiedliwień do tego, że czegoś nie udało mi się zrobić. I bardzo gorąco apeluję również do Państwa, bo potrzebuję wsparcia od Państwa, osób, które znają utrudnienia, ale potrafią zrobić coś przed

terminem i szybko. W marcu 2008 roku nie mówimy o programach sprzed 10 lat, mówimy o nowym programie, który mamy w ciągu najbliższych 5 lat wybudować. Najprościej powiedzieć, że tego się nie da zrobić! Dziękuję, możemy jechać do domów, nie da się tego zrobić! I każdy z nas znajdzie 2000 usprawiedliwień, mało – dowodów naukowych, dlaczego tego się nie dało zrobić! A życie pokazuje, że rzeczy niemożliwe czasem da się zrobić, przytoczę znaną prawdę, że samolot nie ma prawa unosić się w powietrzu, jeszcze zabrać ze sobą 100 osób i polecieć. Czasami każdy z nas też samolotem leci.

W związku z powyższym bardzo bym prosił, żebyśmy przynajmniej my, jako drogowcy, sami sobie nie strzelali w kolano, czy nie kopali się w tyłek, że się nie da zrobić. Jeżeli uda się zrobić z tego programu, ambitnego, w niedoczasie i z wszystkimi problemami, o których była mowa, 80%, to przepraszam - będziemy mieli sukces! Bo zamiast tych 4 tys. wybudujemy 3,5 tys. km. Ja bym chciał taki sukces mieć! Nawet, jeśli za to i tak wylecę z roboty, że nie wykonałem całego programu, ale najwyższy czas w tym kraju przestać o tych drogach gadać – tylko zacząć je budować.

Tak, jak mówił pan prezes Pater, i wielu panów - ile każdy z nas przeżył już programów budowy dróg i autostrad w tym kraju? Ja jestem od niektórych z Państwa młodszy, w związku z powyższym może mniej, ale kilka czy kilkanaście też jestem w stanie wymienić. Państwo na pewno więcej...

Jest pierwszy raz szansa, jest program na kilka lat, są pieniądze na kilka lat. I jest mnóstwo problemów, które trzeba pokonać, ale jeżeli my sobie na początku tego programu powiemy, że to jest nierealne, że tego się nie da zrobić, efekt jest murowany! Dlatego mówię: zostawmy to prasie, która i tak nas będzie kopała, będzie nam mówiła, że my nic nie potrafimy zrobić – a sami spróbujmy coś zrobić! Jak zrobimy 50% tego programu, to i tak będzie w tym kraju o 2 tys. km dróg dobrej jakości więcej. Zrobimy 75% - to będziemy mieli 3 tys. km.

Jak się nam uda 100%, to będzie to granoczyło z cudem, ale ja w cuda wierzę! Proszę, apeluję, i tutaj, i w swoich środowiskach,

gdziekolwiek Państwo się wypowiedacie, żebyście pamiętali: jeżeli my, którzy to mamy zrealizować, na „dzień dobry” mówimy, że to się nie uda, to się nie uda!

Zbigniew Kotlarek:

Przyłączam się gorąco do stanowiska, które tutaj zaprezentował pan dyrektor Koper. Wiara czyni cuda i rzeczywiście wierzyć trzeba. Bariery trzeba znosić i je likwidować. Od tego jesteśmy i po to się spotykamy. Nawet niech dyskusja będzie gorąca, niech będą emocje, ale w konkluzji mamy stworzyć coś, co będzie nas mobilizowało, ale przede wszystkim – żeby nas w tym działaniu łączyło. Problemów w Polsce jest rzeczywiście bardzo wiele. Musimy być zdeterminowani, musimy współdziałać, to spotkanie i te, które jeszcze będą organizowane przez Polski Kongres Drogowy temu służą. Będziemy działać!

Andrzej Dziduszko – Transprojekt Kraków:

Z niepokojem słuchałem tych wypowiedzi, które stworzyły wrażenie pewnego zagrożenia, rozłamu tego środowiska, a w tym przypadku, jeśli to zadanie jest olbrzymie, środowisko musi być jednolite. Dlatego bardzo proszę, byśmy w tej chwili wrócili do tego materiału, który został przygotowany wielkim nakładem pracy. Tam są pewne uwagi środowiska – problemy zostały tam wykazane. I są też wskazani adresaci.

Powinniśmy najpierw rozpatrzyć, czy rzeczywiście zgadzamy się z tymi tezami. Te uwagi są z naszego środowiska, a np pan dyrektor Koper do niektórych miał pewne zastrzeżenia, w swojej pierwszej wypowiedzi. Ale przede wszystkim, każdy z adresatów, z nazwiskiem, musi wiedzieć, jaka jest jego rola i kto jakie działanie powinien podjąć.

Jest wiele spraw, które są związane z ustawodawstwem, i to, jak wiemy, mówili o tym członkowie Komisji, będzie trwało! Ale jest wiele

problemów, które naprawdę mogą być załatwione już! Za dzień, za tydzień, za miesiąc, ale one powinny być załatwione. Dlatego rozważmy, wyłóżmy grupę, która powie: "już, po prostu podejmujemy pewne kroki".

Tutaj jest wielu z Państwa, którzy mogą opowiedzieć historię swoich wielu projektów, które wykonywali. Mówimy o decyzjach środowiskowych i przedstawiamy przykłady. Ale tak naprawdę ile czasu to trwa? Półtora roku, dwa, ale czy ktoś od tego okresu czasu spojrzął, u kogo na biurku leży ten wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, w którym pokoju w tym ministerstwie? To już półtora roku, dlaczego nagle po tym czasie pojawia się jakieś jedno pytanie? Dzwonimy do Ministerstwa, a pani nam mówi: a pan myśli, że ten wniosek jest jeden? Wiem, że w tej chwili w ministerstwie znowu jest jakaś ilość tych wniosków, no to popatrzmy, dlaczego czekaliśmy półtora roku czy 2 lata na to, żeby decyzja została wydana? Wystarczyło zwykłe działanie. Niech minister zapuka osobiście do swojej urzędniczki i zapyta, dlaczego u pani to leży tak długo? Dlaczego pani od roku zadaje to pytanie? Przepraszam, mówię „pani” a tam są też panowie...

W tym czasie ta praca jest spowolniona, a ktoś tam czeka. Znamy też przykłady z samego uzyskiwania pozwolenia na budowę – tak naprawdę to wystarczy działanie zwierzchnika jednego, drugiego, żeby pospieszyć. Wiem, tutaj pan poseł Piechociński mówił, że brak kadry itd. Nie ma wyjścia – musimy znaleźć jakiś sposób, ale są też sprawy, które my możemy od razu załatwić! Może Pan, Panie Dyrektorze wrócić do tego okresu, kiedy ta decyzyjność była większa, kiedy dyrektorzy oddziałów nie bali się podejmować decyzji. Ja sobie zdaję sprawę, że ten okres kilku lat poprzednich spowodował, że urzędnicy obawiają się kontroli, jest strach przed podejmowaniem decyzji...

Zlikwidujmy szufladki: że były pieniądze na tą inwestycję, i, broń Boże, nie wolno ani złotówki przełożyć do drugiej szufladki. A większość dyrektorów gospodarzy tymi pieniędzmi.

Tomasz Bocheński - zastępca dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury:

Program na lata 2008 – 2012 jest w dużej mierze wynikiem współpracy Generalnej Dyrekcji z całym resortem i moim departamentem. Jest jasne, że nam tak samo zależy na jego realizacji, w możliwie maksymalnym stopniu. To zadanie bardzo duże, a okres, jaki nam pozostał na przygotowanie – mamy rok 2008 – krótki.

Jesteśmy na trzecim spotkaniu Polskiego Kongresu Drogowego i mogę powiedzieć, że przekazałem wiedzę zdobytą do tej pory od Państwa – czyli nie ma tu blokady, przynajmniej na naszym poziomie.

Jeżeli chodzi o rozwiązania szczegółowe, typu waloryzacja, również cały czas wypowiadamy się pozytywnie, tam, gdzie od nas coś zależy, powtarzamy często wręcz dokładnie to, co słyszemy tutaj.

Panowie posłowie powiedzieli o potrzebie systemowego skoku jakościowego, mówiąc o ustawie o działaniu antykryzysowym, czy jak to nazwać. Sądzę, że to jest właściwe podejście na tym, ciągle jeszcze wstępnym, etapie realizacji programu. Jeżeli systemowo nie rozwiążemy, i to w uzgodnieniu międzyresortowym, z wykonawcami – jak i wobec Komisji Europejskiej, to może się nie udać.

Dziękuję Państwu i Kongresowi Drogowemu za ten materiał. Nie można powiedzieć, że on temat wyczerpuje, wiele tych spraw było już poprzednio poruszanych. Ze skutecznością naszą, przyznam (mimo wysiłków) jest różnie, i być może ta koncepcja sztabu antykryzysowego jest jedynym skutecznym rozwiązaniem. Jeżeli przyjmujemy, że to jest punkt wyjścia, niepewny, ale jest to punkt wyjścia, to wydaje się, że powinniśmy bardziej zorganizować wspólne działania, również z posłami i innymi, nieobecnymi tu ministerstwami, przede wszystkim mówię o Ministerstwie Środowiska.

Jest dużo w temacie PPP, czego nie dało się nadal dokonać, nie tylko w związku z programem 2008- 2012. Nie udało się, mimo wysiłków, jeżeli tego nie przełamamy, rzeczywiście jest duże ryzyko porażki.

Janusz Wójtowicz – dyrektor oddziału GDDKiA w Lublinie:

O ile mi wiadomo, w Izbie Inżynierów, do której większość z nas ma obowiązkową przynależność i w Ministerstwie Infrastruktury w tej chwili toczą się prace nad kolejnymi zmianami w prawie budowlanym. Okazuje się, że to niekoniecznie idzie w kierunku korzystnym dla tych naszych inwestycji liniowych. Polska Izba Inżynierów Budownictwa będzie jednym ze środowisk, które będą to opiniowały. Boję się, że na tym forum ogólnym, niekoniecznie dominują zdania, które pochodzą ze środowisk drogowych. Jednym z nich jest zagrożenie utworzenia instytucji, jednostki sprawdzającej – zupełnie nie wiem po co, bo to są kolejne miesiące, które będziemy tracili na opiniowanie projektów, na dodatek za pieniądze podatnika. Na dodatek, żeby było śmieszniej, ta instytucja nie będzie ponosiła żadnej odpowiedzialności.

Ponieważ projekt tworzy autor, inżynier, który się podpisuje pod tym, ma prawo się zgodzić lub nie zgodzić, być może wnieść poprawki, ale nie instytucja sprawdzająca.

Wydaje mi się, że jest dość wąskie lobby, ludzi, którzy posiadają jakieś tam uprawnienia, jakieś środki, a potem dużo większe środki zarabiający zupełnie za nic! To jest jedno z dużych zagrożeń, myślę, że Kongres Drogowy może trochę, ale niewiele, natomiast dużo więcej może nasze środowisko inżynierskie, w Izbach Okręgowych, które lada moment wyślą delegatów na zebranie Krajowej Izby, i na to chciałbym zwrócić uwagę kolegów, aby to nie uciekło, bo to jest kolejna bariera. Przy okazji będzie szansa na dyskusję z panem ministrem Dziekańskim, który za to odpowiada.

Druga sprawa, to jest to, o czym wspomniał pan dyrektor Koper. Chciałbym tutaj zdecydowanie powiedzieć jedną rzecz: tu nie chodzi o to, żebyśmy tryskali nadmiarem optymizmu, bo w końcu dlatego tutaj jesteśmy, że jesteśmy realistami i dostrzegamy bariery. Aby jednak nie budzić wokół siebie niepotrzebnej, i tak już zresztą nienajlepszej atmosfery wokół środowiska drogowców, nie powinniśmy potęgować, zwłaszcza we własnym gronie, podkreślania jak ten kalendarz jest napięty.

Pan prezes Słotwiński, który jest takim pesymistą, określił kalendarz, ile kilometrów dziennie, a sam nie tak dawno na dużym przetargu na autostradę, zobowiązał się wybudować kawał autostrady w bardzo szybkim tempie, niespotykanym w Europie. Dziękujemy bardzo, panie prezesie! Da się!

I myślę, że da się zrobić jeszcze bardzo wiele innych rzeczy, tym bardziej, że postęp, również w zakresie technologii, w zakresie umaszynowania, przecież jest widoczny!

Mówię to dlatego, że tak naprawdę o tym, czy wyjdzie EURO 2012 w Polsce, nie zdecydują autostrady i drogi zamiejskie. Kibic, który będzie jechał na tą imprezę, najwyżej zaplanuje sobie na podróż 2 lub 3 godziny więcej. O tym, czy EURO wyjdzie, zdecydują układy komunikacyjne w miastach, w których będą się odbywały mecze, również przepustowość lotnisk i dworców kolejowych, bo te środki masowego transportu będą prawdopodobnie najważniejsze. Tym bardziej, że kibice lubią jeździć w dużych grupach, to nie jest tak, że jedzie sobie jakiś pojazd osobowy, który wiezie 4-5 ludzi, tylko duża grupa, co najmniej kilkudziesięcioosobowa.

O tym musimy pamiętać, rok 2012 jest to wyzwanie, i dodatkowy argument, dodatkowe wsparcie, którym się będziemy posługiwali m.in. walcząc o zmiany w prawie. Natomiast bądźmy realistami – niekoniecznie musimy w roku 2012, w czerwcu, mieć rzeczywiście w 100% zrealizowany i wykonany ten program, bo on tylko fragmentami będzie miał rzeczywiście istotne znaczenie. Najistotniejsze będą jednak układy komunikacyjne w miastach, w których będą odbywały się mecze.

Trzeci problem – to jest problem dróg samorządowych, o których dzisiaj tutaj trochę mało powiedziano. Kilka dni temu na spotkaniu grupy członków PKD w środowisku lubelskim, gdzie ta grupa drogowców powiatowych była szczególnie liczna, zwracaliśmy uwagę, że budujemy drogi główne, natomiast nie mówimy o drogach lokalnych, bo po prostu nie ma środków. Czas zacząć chyba budzić samorządowców, bo to lobby samorządowe silne w Sejmie spowodowało jednak zamianę celowych pieniędzy, jakimi była

subwencja drogowa na subwencję ogólną, z której się da czerpać w każdym pożądanym kierunku. I mając świadomość nabrzmiałych problemów społecznych, ale wiedząc, że sama wartość tych dróg, którymi trzeba administrować, jest olbrzymia, trzeba uzmysłowić działaczom samorządowym, że przywrócenie subwencji wydzielonej na budowę dróg, pozwoliłaby powiatom w jakiś, minimalny choćby sposób te drogi, które są, konserwować i zachowywać w jakimś stanie.

Konrad Jabłoński – Stowarzyszenie Inżynierów i Techników
Komunikacji:

Powiedziałem kiedyś, że na budowę dróg pieniądze będą, lecz zabraknie materiałów i ludzi. I teraz, na ten program w przyszłym roku będzie potrzeba około 2 mln ton lepszycy drogowych, asfaltów. Potrzeba kruszyw, ja tu się zgadzam całkowicie z tym, co pan dyrektor Olejnik powiedział na ten temat, i potwierdzam – czytam również specyfikacje na różne roboty, i są oddziały w Generalnej Dyrekcji, które z uporem maniaka wpisują określone materiały. Jak warmińskie – to będą bazalty, to są właściwie najlepsze bazalty, inne walczą z dolomitami i wapieniami – to, co pan dyrektor Nowaczyk mówił, to są polecenia inwestorów. Tak po prostu eliminuje się więcej niż 60% tych kruszyw.

Ja w Generalnej Dyrekcji pracowałem 20 lat. Kolegom, którzy wtedy też mówili, że trzeba tylko bazalty i nic więcej, odpowiadałem: to właściwie trzeba z diamencików budować drogi – i wtedy będzie dobrze, bo to jest twardy, odporny materiał!

Nie ma potrzeby budować podbudów, warstw wiążących z tych najlepszych materiałów. Trzeba stosować materiały takie, jakie są. Oczywiście są przegięcia - pracowałem 10 lat w wykonawstwie i wiem, gdzie one się pojawiają. Są wapienie i wapienie, wapienie jurajskie a dolomit, to jest po prostu jak kreda a wapień. Trzeba po prostu postawić tylko wymagania, tak, jak to było w projekcie aplikacyjnym.

I dodam jeszcze jedno – jeśli materiały nie będą odbierane poza sezonem, i magazynowane (a za to trzeba zapłacić), to się wiąże z zaliczkowaniem – za zakupiony materiał trzeba płacić zaliczki!

Nie wszyscy sobie zdają sprawę ze stanu prawnego w zakresie dopuszczenia do obrotu kruszyw. Jak Państwo wiecie, są tylko 3 przypadki : materiał oznakowany CE, ale to musi być właśnie dokument aplikacyjny i norma z 1964 roku; cztery lata minęły i my nie możemy się doprosić, żeby ten projekt został przedyskutowany, uzgodnione sprawy między wykonawcami, administracją i producentami.

Wszystkie normy europejskie wobec wyrobów, są normami klasyfikacyjnymi. Tam nie ma wymagań do konkretnych zastosowań. W budowlanej dyrektywie, jest zapis na początku, w preambule, że każdy kraj, ze względu na swoje doświadczenia, klimat, obciążenia, przygotowuje wymagania.

Pisałem na ten temat w pierwszym numerze „Drogownictwa” w 2005 roku, czyli ponad 3 lata temu. Ani w ustawie o wyrobach budowlanych ani w ustawie o ocenie zgodności, to są te dwie ustawy, do których powinno się przenieść zapisy z dyrektywy do polskiego ustawodawstwa, nie ma zobowiązania ministra właściwego (ds. infrastruktury w tej chwili), żeby wydał rozporządzenie o zatwierdzaniu materiałów do obrotu.

Drugie oznaczenie to jest B, można tak oznakować materiały, kruszywa, jeśli jest norma, polska norma. Polskie normy już 2 lata temu zostały wykreślone ze spisu, czyli nie ma obowiązku stosowania w produkcji, stosowania kruszyw według tych norm. Prawo tego nie przewiduje.

Pozostaje trzecia droga – jednostkowe projekty, jednostkowe zastosowanie, gdzie nie wolno się powoływać na normy wykreślone, tylko stosować trzeba wymagania takie, jak w normach.

W Polsce został zniszczony, w ciągu ostatnich 15 lat, system tworzenia i doskonalenia przepisów technicznych i drogowych. Nie ma systemu tworzenia – są 3 rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, przepisy dotyczące autostrad płatnych i o obiektach

inżynierskich. I to od początku, mimo tego, że błędy były po opublikowaniu – nikt nic nie zrobił. Była próba scalenia tego, która tylko wykazała, jak to jest jałowe. Nie ma instytucji, bo ministerstwo jest za słabe w zakresie tworzenia przepisów, tam nie ma komu tego robić, A Generalna Dyrekcja nie może, bo ustawa o drogach publicznych daje uprawnienia tylko i wyłącznie ministrowi. Minister jest odpowiedzialny za tworzenie prawa.

Paweł Antonik - Strabag:

Mam prośbę do pana dyrektora, żeby się odniósł do tego dokumentu, który został przygotowany przez Polski Kongres Drogowy. Chodzi mi szczególnie o te zapisy dotyczące wykonawców, co jest możliwe, a co jest niemożliwe i z jakiego powodu. Bo dzisiaj tutaj wymieniono dużo różnych problemów, tematyka była bardzo obszerna, ale tak konkretnie, żebyśmy my, jako wykonawcy, wiedzieli, co z tego możemy oczekiwać, że zostanie zrobione, zadecydowane czy rozstrzygnięte pozytywnie. Zdaję sobie sprawę, jeżeli chodzi o sprawy legislacyjne czy ustawodawstwo, interesują nas tylko sprawy dotyczące autentycznie wykonawców.

Druga sprawa – chcielibyśmy wiedzieć, czy ten program budowy autostrad 2008 – 2012, jest już podzielony na odcinki, czy można by jakoś bardziej realnie przedstawić taki harmonogram, kiedy Państwo uzyskacie pozwolenia na budowę i kiedy odbędą się przetargi, ponieważ to jest związane dla nas wykonawców, z zarządzaniem potencjałem. Nie wiemy, czy sprowadzać sprzęt, czy ludzi zwalniać. Jako firma Strabag mamy bardzo dużo otaczarni, czy one zostaną w Polsce, czy mamy się ich pozbyć? To jest taka następna prośba, żeby bardziej realistycznie przedstawić jakiś harmonogram przyszłych przetargów.

Zbigniew Kotlarek:

Podsumowując, chciałbym odnieść się do spraw, które my będziemy realizowali jako Polski Kongres Drogowy, a które są wynikiem naszej dzisiejszej dyskusji.

Żeby nie zatrzymać się w tym, co zrobiliśmy i co robimy, traktujemy działania Zespołu Wspólnych Inicjatyw jako pracę ciągłą. Ustanowimy zespół monitorujący i będę Państwa prosił o wyznaczenie osób, które w sposób ciągły przekazywałyby praktyczne problemy na poziom Kongresu, który przetwarzając te dane, będzie je dalej przekazywał, na poziom Generalnego Dyrektora, Ministerstwa Infrastruktury, Rozwoju Regionalnego, Środowiska. Przygotujemy spotkanie zarządu Polskiego Kongresu Drogowego z Komisją Infrastruktury, wsparte współudziałem reprezentantów Państwa, żeby stworzyć formułę bieżącej współpracy. Będziemy również kontynuować aktywną i pozytywną współpracę z Ministerstwem Infrastruktury i przede wszystkim z Generalnym Dyrektorem.

A z inicjatyw, które chcemy podjąć jeszcze ponad to, o czym mówiłem – podejmujemy to, co pan poseł Piechociński tutaj zaproponował. Współdziałanie z lokalnymi środowiskami, czyli spotkania w regionach, w których organizację włączymy się jako Kongres Drogowy, może bardzo wiele zmienić. Chcielibyśmy również stworzyć platformę dyskusyjną z ekologami, bo problemy ekologiczne, sprawy, które szczególnie wynikają ze zmian w ustawie Prawo Ochrony Środowiska, powinny być w centrum naszej uwagi. Nie wiem wprawdzie, co na to druga strona, ale mam nadzieję, że ekolodzy podejmą.

Dalej - Polski Kongres Drogowy organizuje w tym roku seminaria czy konferencje, dotyczące wykorzystania w szerokiej skali materiałów miejscowych w procesach realizacji inwestycji. Takie spotkanie odbyło się w Olsztynie, takie spotkania będziemy realizowali w Lublinie, w Rajgrodzie na Podlasiu. A Generalna Dyrekcja w końcu ubiegłego roku rekomendowała wykorzystanie w szerszym zakresie materiałów miejscowych.

Chcemy też zająć się programem finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych. Tu musi być program wsparcia partnerstwa publiczno – prywatnego, tylko w dobrze pojętym sensie, w zakresie, który pozwala na stosowanie tej metody i jest sposobem uzupełnienia źródeł finansowania.

To, co też chcemy zainicjować, to standaryzacja bieżącego utrzymania i środków na bieżące utrzymanie i na rozwój sieci drogowej. Jest to sprawa wymagająca głębokiej analizy – dróg przybywa i środki muszą być zwiększane. Jest istotna sprawa standardów utrzymania – z tego, co wiem, Generalna Dyrekcja takie prace prowadzi.

Bardzo ważne działanie, które w tej chwili jest na poziomie rozmów, bo chcemy na to uzyskać pomoc techniczną, to jest kwestia specyfikacji technicznych, które będą wzorcem. Tak to funkcjonuje na Zachodzie, jeżeli idzie o realizację robót. Jest opis tych robót, który jest podstawą do wyeliminowania sporów i uzyskania pełnej jasności w zakresie poszczególnych asortymentów robót.

Miałem niedawno spotkanie z panem ministrem Rapciakiem, rozmawiałem też z panią minister Kondrat – szukamy sposobu na pomoc techniczną, bo to będzie duże przedsięwzięcie, które trzeba sfinansować. Jeżeli by się nam to udało, byłby to jeden z większych sukcesów, gdyż jest to jedna z większych potrzeb środowiska. Taką inicjatywę chcemy podjąć, jako jeden z tematów sztandarowych.

No i oczywiście ten zespół monitoringu. Będę Państwa prosił, żeby również na poziomie Kongresu, w oparciu o Waszych specjalistów, przedstawicieli, stworzyć stały zespół doradczy. Są często pytania ze strony mediów – trzeba wesprzeć się odpowiedzią na określone pytanie; współpraca ta bezpośrednia będzie bardzo ważna.

Wszystkie postulaty, które tu dzisiaj padały, zostaną opracowane i spisane. Państwo to otrzymacie drogą elektroniczną. Chciałbym, żeby to spotkanie zapoczątkowało działanie systemu takiej ciągłej współpracy i tak to będziemy traktować, bo taka formuła może nam wszystkim bardzo pomóc.