

Tezy wystąpienia programowego Zarządu

Cele naszej działalności się nie zmieniają. Zakładaliśmy nasz Kongres po to, by zabiegać o rozwój nowoczesnej sieci drogowej, integrować środowisko, wspierać równomierny rozwój drogownictwa, upowszechniać nowoczesne rozwiązania techniczne i organizacyjne w zarządzaniu drogami, promować bezpieczeństwo. Realizując, lepiej lub gorzej, te strategiczne cele, które leżą w interesie całego społeczeństwa i środowiska drogowego, wypracowaliśmy sobie rozpoznawalną markę, kojarzoną z pozytywnymi wartościami. Do tej listy celów ogólnospołecznych musimy już dodawać nasz, stowarzyszeniowy cel: ochrona i dalsze budowanie wartości naszej marki.

Strategiczne cele zawsze muszą się przekładać na codzienną, zwyczajną aktywność. Jeśli mówimy o wspieraniu rozwoju nowoczesnej sieci drogowej, to na co dzień oznacza to wskazywanie tego co ten rozwój hamuje i wypacza. Oznacza też promowanie takich rozwiązań, które uważamy za właściwe. Nie ustaniemy w pokazywaniu słabości w systemie zamówień publicznych. Oczywiście niewielka część tego, co postulujemy ma szansę znaleźć się w ostatecznych zapisach aktów prawnych. Jak w każdej dziedzinie i tu decyduje polityczna logika, która mówi, że wygodniej ma być administracji rządowej, a nie innym uczestnikom rynku.

Dobrym przykładem współpracy i naszej merytorycznej działalności jest zorganizowana w lutym konferencja „Consensus facit legem. Dobre praktyki przy zamawianiu i realizacji umów na projekty drogowe”. Przedstawicielka UZP przedstawiła stan prac nad wprowadzeniem wzorcowego kontraktu na roboty budowlane w zakresie inwestycji liniowych. Sprawa wzorcowej umowy jest kluczowa dla ograniczenia samowoli zamawiających, narzucania niekorzystnych zapisów dla wykonawców i obarczania ich wszystkimi ryzykami. Będziemy monitorować te prace i zgłaszać swoje propozycje.

Podczas wspomnianej lutowej konferencji wielokrotnie padało pytanie: dlaczego w Polsce nie stosuje się klauzul FIDIC? A właściwie stosuje się, ale tylko te, które są wygodne dla publicznego zamawiającego, a wykreśla uprawnienia wykonawcy i inżyniera nadzoru. Jeden z zagranicznych gości konferencji nazwał nawet ten polski NIBY-FIDIC „bękartem” FIDICa. Istnieje coraz silniejsze lobby za tym, żeby upowszechnić zasady FIDIC na kontraktach drogowych. Będziemy w tej sprawie współpracować ze Stowarzyszeniem Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców, bo uważamy to rozwiązanie za lepsze (choć przecież nie idealne) niż obecny patologiczny system nakazowy.

Nasi przedstawiciele brali również udział w posiedzeniu Komisji Kodyfikacyjnej Prawa Budowlanego. Jesteśmy zainteresowani by znalazły się w nim regulacje dotyczące specyficznych problemów procesu inwestycyjnego dla inwestycji liniowych. Zakończenie prac Komisji ma nastąpić w przyszłym roku, mamy zamiar nadal je uważnie śledzić i zgłaszać własne propozycje lub wspierać te zgłaszane przez bliskie nam organizacje.

Z obecnej sytuacji wyciągamy takie oto wnioski: nie jesteśmy samodzielnie dość silni, by wpływać na rzeczywistość w pożądanym kierunku tak bardzo jak tego byśmy pragnęli. Stąd bierze się pomysł współtworzenia platform porozumiewania się z innymi, silnymi partnerami dla realizacji celów programowych istotnych dla ważnych grup, które nadal reprezentujemy jako stowarzyszenie reprezentujemy. Mamy na myśli w szczególności: administrację drogową, przedsiębiorców działających w branży drogowej oraz historycznie ukształtowaną grupę, którą nazwałbym inżynierską (choć inżynierów znajdziemy przecież i w administracji i w biznesie). Myślimy tu o pewnym etosie inżyniera drogowca, który legł u podstaw przedwojennej tradycji Kongresów Drogowych. W każdym z tych obszarów szukamy sojuszników i dla każdej grupy powinniśmy mieć ofertę programową.

Jeśli chodzi o administrację drogową, to najlepiej wygląda współdziałanie z zarządcami dróg samorządowych, chociażby z racji tego, że w zarządzie PKD zasiada dwóch dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich: w Krakowie i Katowicach. Patrząc historycznie jedną z najlepszych inicjatyw programowych było Samorządowe Forum Drogowe, które odbyło się w lutym 2010 roku w Krakowie. Pora pomyśleć o następnej edycji tego Forum, tym bardziej, że problemów na drogach samorządowych od tamtego czasu nie ubyło. Będziemy chcieli skonsultować ten pomysł z naszymi partnerami: porozumieniami zarządców dróg różnych szczebli, jak również korporacjami samorządowymi (Związek Województw, Związek Powiatów Polskich, Związek Miast Polskich, Unia Metropolii Polskich). Jeśli by nam się udało, II Samorządowe Forum Drogowe mogłoby się odbyć na początku przyszłego roku, 4 lata po poprzednim.

W interesie naszych członków z obszaru przedsiębiorstw drogowych, a także z myślą o integracji środowiska, będziemy zacieśniać współpracę z organizacjami gospodarczymi. Nie tracimy nadziei na współpracę z Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Drogownictwa, z którą podzielałyśmy wiele ocen sytuacji w naszej branży. W ubiegłym roku dobrze układały nam się relacje z organizacjami pracodawców, jak Polski Związek Pracodawców Budownictwa czy Związek Pracodawców Branży Usług Inżynierskich. Współpracę z PZPB ostatnio zinstytucjonalizowaliśmy, Polski Kongres Drogowy został członkiem zbiorowym tej organizacji.

I wreszcie środowisko inżynierskie. Nawiązaliśmy wstępny kontakt z nowymi władzami Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Chcemy razem powrócić do idei wspólnej organizacji „inżynierskiego” Kongresu Drogowego, do współpracy zamierzamy zaprosić również takie organizacje jak Związek Mostowców RP czy Polski Związek Inżynierów Budownictwa.

Sprawą, która jednoczy wszystkie grupy składające się na środowisko drogowe i wchodzące w skład PKD jest tworzenie warunków dla zwiększania bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tej dziedzinie będziemy kontynuować bliską współpracę z Instytutem Transportu Samochodowego, m.in. uczestnicząc w pracach Forum Bezpieczeństwa Transportu.