

Fala przetargów ruszy w przyszłym roku

Z Lechem Witeckim, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad rozmawia Anna Biedrzycka



foto: Łukasz Józwiak/GDDKiA

– Firmy budowlane mają pretensje do GDDKiA, że ogłosiła w tym roku niewiele przetargów, zdecydowanie mniej niż w tym samym okresie 2007 r., i to mimo zapowiedzi o przyspieszeniu realizacji inwestycji drogowych w związku z mistrzostwami Euro 2012. Ile przetargów ogłoszono w 1. półroczu tego roku, jak wypada porównanie z 2007 r.? Z czego wynikają te różnice? Czy kiedy ruszy fala przetargów nie zabraknie firm do ich realizacji, podczas gdy teraz firmy budowlane notują przestoje? Dlaczego GDDKiA nie stara się zapewnić płynności procesów inwestycyjnych?

– Obecnie Generalna Dyrekcja prowadzi 51 postępowań przetargowych na budowę 743,6 km dróg. Do połowy 2008 r. łącznie podpisano 111 umów na 656,4 km za kwotę 8682,25 mln zł. W 2007 r. podpisano 248 umów. Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012 przewiduje wybudowanie ok. 900 km autostrad oraz ok. 2100 km dróg ekspresowych. W ciągu ostatnich dwóch miesięcy GDDKiA przyspieszyła działania związane z przygotowaniem 23 inwestycji na 403,6 km dróg. To uruchomi kolejne postępowania.

Proszę jednak pamiętać, że najwięcej inwestycji przewidzianych do rozpoczęcia jest zaplanowanych na rok 2009. Wtedy rzeczywiście ruszy fala przetargów. Jednak nie obawiam się problemów z brakiem zainteresowanych realizacją inwestycji drogowych. Co więcej, jestem przekonana,

że konkurencja korzystnie wpłynie na wynik tych postępowań.

– Czy nowelizacja specustawy drogowej, której pierwsze czytanie miało miejsce 10 lipca br. w sejmowej Komisji Infrastruktury, może przynieść rzeczywiste uproszczenie oraz przyspieszenie realizacji inwestycji drogowych w Polsce? Podkreśla się, że problemem dotychczas obowiązującej ustawy nie są złe przepisy, ale ich niestosowanie w praktyce. Jakie nowe rozwiązania winny Pana zdaniem znaleźć się w noweli? Jak powinna wyglądać egzekucja tych przepisów, aby nie był to kolejny martwy dokument? Jak specustawa wpłynie na pracę GDDKiA?

– Dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad jest to jeden z kluczowych projektów. W pracach nad specustawą uczestniczyliśmy wraz z Ministerstwem Infrastruktury. Wiele naszych postulatów zostało uwzględnionych. Najważniejszą zmianą w ustawie jest likwidacja dwóch decyzji administracyjnych: o ustaleniu lokalizacji oraz pozwoleniu na budowę. Zostaną zastąpione jednym zezwoleniem na realizację inwestycji drogowej. Wydanie go będzie trwało o dwa miesiące krócej niż obecnych zezwoleń. Ponadto właściciele wywłaszczonych nieruchomości otrzymają dodatkowe pieniądze za umożliwienie szybkiego dostępu do terenów przeznaczonych pod budowę dróg. Bonus w wysokości 5% wartości nieruchomości dostaną osoby, które udostępnią nieruchomość w ciągu 30 dni od podjęcia decyzji lokalizacyjnej. W przypadku opuszczenia lokalu mieszkalnego właściciel otrzyma dodatkowo ok. 10 tys. zł. Nowelizacja specustawy skróci przygotowanie inwestycji o połowę. Pozwoli także ograniczyć liczbę protestów dzięki dodatkowym odszkodowaniom za wywłaszczane nieruchomości. To są naprawdę dobre przepisy, więc nie widzę zagrożenia, by miały pozostać martwe.

– Kwestią, która dzieli GDDKiA i firmy wykonawcze, są kalkulacje kosztów inwestycji. Przykładów dużych rozbieżności w kosztorysach można by wymienić wiele, jednym z głośniejszych w ostatnim czasie był spór z GTC o cenę budowy 62-kilometrowego odcinka autostrady A-1 z Nowych Marz do Torunia. Ostatecznie wynegocjowano cenę 11,7 mln euro za 1 km, a to i tak mniej niż domagał się wykonawca (udało się osiągnąć kompromis dzięki zmianie projektu).

A przecież minister transportu Jerzy Polaczek odbierając GTC na początku 2006 r. koncesję na tę budowę zapowiadał że państwo wybuduje ten odcinek „taniej i szybciej niż prywatny koncesjonariusz”, bo za ok. 5 mln euro/km, podczas gdy cena GTC z końca 2005 r. wynosiła 7,6 mln euro/km. Z czego wynikają te rozbieżności w kosztorysach? Czy wykonawcy zawyżają ceny, czy też GDDKiA pracuje na nieaktualnych danych?

– Nie zawsze ceny oferentów przekraczają kosztorys inwestorski. Przykładem może być budowa obwodnicy Wyrzyska w ciągu drogi krajowej S10. Najtańsza oferta była o 12 mln zł niższa od kosztorysu inwestorskiego. Ciekawym i spektakularnym przykładem wyceny wykonawcy poniżej kosztorysu inwestorskiego były oferty na budowę autostrady A-1 Bełk – Świerklany. Najtańsza oferta była niższa o 95 mln euro od wyceny inwestora.

Oczywiście, zdarza się niedoszacowanie kosztorysów. Taki przypadek miał miejsce przy Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8, gdzie GDDKiA musiała ponownie zwerifikować wycenę i przystać na kosztorys wykonawców.

Jeśli chodzi o negocjacje z GTC, to cena 5 mln euro za km była realna w 2005 r. Od tego czasu ceny materiałów budowlanych wzrosły o 100%. Dziś średnia cena budowy 1 km autostrady w Europie to ok. 12 mln euro za km, a zatem cena wynegocjowana z GTC nie odbiega od standardów europejskich.

– Są też przykłady niemożności osiągnięcia porozumienia, czego przykładem jest impas w rozmowach z Autostradą Wielkopolską SA w sprawie budowy odcinka A-2 z Nowego Tomyśla do granicy w Świecku. AW SA domaga się ceny 12,5 mln euro/km, tymczasem GDDKiA gotowa jest zapłacić 9,6 mln euro/km. Czy GDDKiA przejmie tę inwestycję?

– Negocjacje z koncesjonariuszem wciąż trwają i trudno mówić o jakimkolwiek impasie czy sporze. Do czasu zakończenia rozmów nie będę jednak zdradzał szczegółów ustaleń.

– Czy wdrożenie na stałe w inwestycjach drogowych międzynarodowego standardu Fidic nie było wyjściem naprzeciw oczekiwaniom firm wykonawczych i sposobem na uniknięcie konfliktów, które często swój finał znajdują dopiero w sądzie?

– Warunki Fidic stanowią swego rodzaju „język”, jakim posługują się wszyscy uczestnicy procesu inwestycyjnego i brak biegłej znajomości tego „języka” ma bardzo niekorzystny wpływ na realizację zamówienia, w tym na sytuację wykonawcy. GDDKiA dysponuje licznymi przykładami kontraktów, przy okazji których brak dobrej znajomości warunków kontraktu przez kierownictwo wykonawcy skutkowało problemami w organizacji i postępie robót.

– **Kontrakty infrastrukturalne opiewają na gigantyczne kwoty, nieporównywalne np. z kontraktami w budownictwie kubaturowym. Jak duże jest zainteresowanie wykonawców udziałem w przetargach? Czy oferty są dobrze przygotowane?**

– Średnio do każdego przetargu startuje 5–10 firm. Problemem, który bardzo często przeciąga procedurę przetargową są pytania od wykonawców, powtarzające się przy każdym postępowaniu. Niechlubnym rekordzistą był przetarg na przebudowę krajowej „czwórki” na odcinku Machowa – Łañcut, kiedy wykonawcy zadali 1400 pytań, wskutek czego procedura przetargowa przesunęła się o kilka miesięcy. Średnio przy każdym przetargu GDDKiA otrzymuje ok. 800 pytań od wykonawców, na które oczywiście jest zobligowana udzielić wyczerpujących odpowiedzi.

– **Kluczowe znaczenie dla tempa budowy dróg mają przepisy środowiskowe. W lipcu rząd przyjął projekt ustawy O uprawnieniach społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko i organach administracji w tym zakresie, która dzięki dostosowaniu polskiego prawa do unijnego pozwoli korzystać z funduszy unijnych, przyznanych Polsce w latach 2007–2013, m.in. na budowę dróg. Jesienią br. ma powstać nowy urząd, którego celem będzie usprawnienie procesu zarządzania środowiskiem – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (GDOŚ). Jak wyznaczyć obszary i formy współpracy pomiędzy GDDKiA i GDOŚ, aby obie instytucje nie tylko sobie nie przeszkadzały, ale razem wspierały procesy inwestycyjne?**

– Generalna Dyrekcja niecierpliwie czeka na wspomnianą ustawę. Jednak nie zasypiamy gruszek w popiele. Podjęliśmy działania, by stworzyć możliwość wcześniejszego przygotowania raportów o oddziaływaniu na środowisko, sporządzanych w ramach powtórnej oceny środowiskowej, co po wejściu w życie tej ustawy umożliwi niezwłoczne składanie kompletnych wniosków o zezwolenie na realizację inwestycji.

Powołanie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i dostosowanie prawa polskiego do unijnego to główne założenia ustaw Ministerstwa Środowiska, mających usprawnić i ułatwić inwestycje infrastrukturalne. Utworzenie GDOŚ umożliwi uproszczenie procedur związanych z oceną środowiskową, niezbędną w procesie

realizacji inwestycji infrastrukturalnych. Dzięki działalności tej instytucji procedura oceny środowiskowej ulegnie skróceniu z 300 do 100–110 dni. GDOŚ będzie także zarządzała obszarami *Natura 2000*, zacznie funkcjonować na początku 2009 r.

– **Co zamierza Pan zrobić z inwestycjami, które już obecnie wymagają natychmiastowych decyzji, jak np. budowa obwodnicy Augustowa? Każdy dzień zwłoki naraża skarb państwa na koszty, jeśli Budimex wystąpi, co zapowiada, z roszczeniami za opóźnienie. Jakie są decyzje w sprawie rozbudowy „zakopianki” na odcinku Poronin – Zakopane? Tamtejsi mieszkańcy odrzucają propozycje podjęcia rozmów, nawet gdy apelują o to takie osoby, jak kardynał Stanisław Dziwisz i Adam Małysz.**

– W przypadku obwodnicy Augustowa czekamy na rozstrzygnięcie Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i do czasu zapadnięcia wyroku prace nie mogą być prowadzone na odcinku spornym. W przypadku rozbudowy „zakopianki” na odcinku Poronin – Zakopane, prace projektowe zostały wstrzymane do czasu opracowania polityki transportowej dla całego Podhala. Dokument ma identyfikować problemy i wskazywać rozwiązania wszystkich potrzeb transportowych regionu, z uwzględnieniem całej sieci dróg publicznych, również samorządowych – wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Naszym zdaniem zapisy tego dokumentu powinny zostać zaakceptowane przez ogół społeczeństwa na Podhalu, np. w referen-

dum, by podejmowane potem działania nie budziły sprzeciwu.

– **Można się spodziewać, że jeśli nie uda się zdążyć z budową dróg na Euro 2012, GDDKiA będzie uchodzić w oczach opinii publicznej za jednego z głównych winowajców tego stanu rzeczy, jak Pan sobie radzi z tą presją?**

– Presja jest rzeczywiście duża, ale to mobilizuje wszystkich do jeszcze większych starań. Nie może się nie udać. Wszystko wskazuje na to, że założony plan budowy podstawowej sieci infrastruktury drogowej zostanie realizowany. Inwestycje zostały wpisane do zadań priorytetowych rządu, a to może oznaczać tylko jedno – dotrzymanie terminu wykonania.

– **Ile kilometrów dróg ekspresowych i autostrad możemy zbudować do Euro 2012? Kiedy Polska dorówna krajom europejskim pod względem sieci drogowej?**

Jak już wspominałem, *Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012* przewiduje wybudowanie ok. 900 km autostrad oraz ok. 2100 km dróg ekspresowych. Dziś, mając dostęp do środków unijnych, możemy zacząć realizować wiele śmiałych projektów. Plan jest ambitny, ale i możliwy do wykonania. Proszę pamiętać, że w latach 2007–2013 na polskie drogi zostanie wydanych ponad 130 mld zł. To największa jak dotąd pula środków, przeznaczona na rozbudowę polskiej infrastruktury drogowej. Trudno więc porównywać obecną sytuację do tej sprzed kilku lat.

– **Dziękuję za rozmowę.**



Budowa nowej przeprawy mostowej w Puławach, fot. Łukasz Józwiak/GDDKiA