

Jesteśmy obecnie najefektywniej działającym inwestorem publicznym w zakresie inwestycji drogowych w Europie

Z **LECHEM WITECKIM**, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, rozmawia **JOANNA MICIĄK**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne



Absolwent Wydziału Ekonomicznego Politechniki Radomskiej w specjalności finanse. W latach 2007–2008 prezes zarządu fundacji Fundusz Współpracy, zajmującej się obsługą zagranicznych środków pomocowych. Od 1998 do 2007 r. zatrudniony w Najwyższej Izbie Kontroli, ostatnio na stanowisku doradcy ekonomicznego, odpowiedzialnego za nadzór i koordynację kontroli prawidłowości wdrażania, zarządzania oraz wykorzystywania przez Polskę funduszy Unii Europejskiej. Równocześnie nauczyciel akademicki wykładający metody pozyskiwania, wykorzystywania i kontroli funduszy strukturalnych oraz ekonomię i finanse na różnych kierunkach i poziomach studiów, m.in. w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Autor i współautor publikacji z zakresu kontroli środków unijnych i finansów oraz podręcznika dla studentów wydziałów ekonomicznych, obejmującego podstawy zarządzania finansami przedsiębiorstw. Ekspert Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD/SIGMA) z ramienia NIK w projektach pomocy międzynarodowej. Do marca 2007 r. członek Grupy Roboczej ds. Funduszy Strukturalnych, działającej przy Komitecie Kontaktowym Szefów Najwyższych Organów Kontroli Unii Europejskiej. Od 12 maja 2008 r. na mocy decyzji premiera Donalda Tuska pełni obowiązki generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

W wywiadzie udzielonym „Rzeczpospolitej” przekonywał Pan, że „dziś budujemy taniej niż kiedyś i taniej lub podobnie cenowo jak w Europie”. Tymczasem ze sprawozdania opublikowanego przez Europejski Trybunał Obrachunkowy wynika, że budowa dróg w Polsce należy do najdroższych w UE. Skąd taka rozbieżność w opiniach?

Proszę zwrócić uwagę, że wnioski Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczą umów zawieranych w Polsce przed 2008 r., czyli de facto przygotowywanych nawet w 2005 r. W odniesieniu do tego okresu zgadzamy się w pełni z raportem ETO. Jego wnioski są zbieżne z analizą dokonaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad jeszcze w 2008 r. Wtedy drogi faktycznie budowano w Polsce najdrożej, a gwarancje na nie były wystawiane na krótki okres. Od tamtego czasu wprowadziliśmy jednak wiele istotnych zmian, co potwierdził raport firmy PwC z października 2013 r. Rozszerzyliśmy m.in. rynek wykonawców, wprowadzając stały system kontroli jakości oraz wydłużając gwarancję do co najmniej pięciu lat. Ponadto obecnie w przetargach bierze udział dwa razy więcej przedsiębiorstw w stosunku do 2007 r.

Działania GDDKiA spowodowały, że do Polski wróciły refundacje na kwotę 30 mld zł w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dzięki stworzeniu rynku działającego na zasadach zdrowej i realnej konkurencji udało nam się obniżyć ceny średnio do 9,6 mln € za km, czyli mniej więcej do poziomu europejskiego (9,4 mln € według raportu ETO). Za takie ceny wybudowaliśmy i oddaliśmy do ruchu w ostatnich latach ok. 3000 km nowych dróg. Zasady, które wprowadziliśmy w 2008 r., a które swego czasu atakowane były przez część branży budowlanej, paradoksalnie stworzyły tej branży szansę na nowe kontrakty i nowe miejsca pracy. Działania GDDKiA spowodowały bowiem, że do Polski już wróciły refundacje na kwotę 30 mld zł (77% środków przyznanych na realizację projektów drogowych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Śro-

dowisko), dzięki czemu możemy ogłaszać nowe przetargi na kolejne inwestycje.

Reprezentanci branży budowlanej oraz spora część ekspertów z zakresu budownictwa drogowego winą za zbyt wysokie koszty realizacji projektów infrastrukturalnych obarczają GDDKiA, za jej główne grzechy uznając np. przerzucenie zbyt dużej liczby ryzyk na wykonawców, słabe przygotowanie inwestycji, luki informacyjne w przedmiocie zamówienia itp. To poważne zarzuty, zgadza się Pan z nimi?

Ryzyka w kontraktach są rozłożone na obie strony, a ich podział oparty jest zasadniczo na międzynarodowych standardach FIDIC. Te standardy należy jednak traktować jako dobrą praktykę i wytyczne, które powinny zostać dosto-



DK 90, most przez Wisłę pod Kwidzynom, fot. P. Michalski

Rzetelnie monitorujemy przebieg inwestycji i staramy się nie dopuścić do obniżenia jakości budowanych w Polsce dróg.

sowane do specyfiki danego kraju. Zwrócić należy także uwagę na fakt, że zapisy FIDIC nie zawsze są zgodne z polskim prawem, czego przykładem jest subklauzula 11.5, wymagająca od zamawiającego w określonym wypadku podwyższenia kwoty zabezpieczenia należytego wykonania. Od początku 2013 r. odbyło się 37 spotkań zespołów roboczych złożonych z przedstawicieli branży oraz GDDKiA, podczas których analizowano i uzgadniano zapisy dla poszczególnych wzorów umów. W ramach prac zespołu ds. umów na roboty budowlane uzgodniono m.in. wstępną wersję matrycy ryzyk. Z kolei każdy profesjonalnie działający wykonawca powinien uwzględnić ewentualne czynniki ryzyka w cenie ofertowej. Nie będziemy stosować dopłat do kontraktów jako swoistej rekompensaty za błędy w zarządzaniu kontraktami przez firmy, które np. źle oceniły swoje zaplecze finansowe, nie wykonały zaplanowanych robót w terminie albo specjalnie podały cenę ofertową poniżej swoich możliwości, aby tylko wygrać dany przetarg. Wobec innych byłoby to prostu nie fair. Nie możemy godzić się na zmianę zasad w trakcie kontraktu także dlatego, że wiązałoby się to z utratą unijnych refundacji.

Na początku października 2013 r. oddaliśmy do opiniowania stronie społecznej kolejną porcję dokumentów dotyczących wzorcowych warunków kontraktowych. Do konsultacji zostały przekazane dokumenty uwzględniające zgłaszane dotychczas uwagi przedstawicieli poszczególnych firm budowlanych oraz stowarzyszeń branżowych. Na uwagi do wzorcowych warunków dla zadań realizowanych w systemie zaprojektuj i zbuduj Generalna Dyrekcja oczekiwała do 15 października 2013 r. To kolejny etap konsultacji prowadzonych przez GDDKiA z branżą w tym zakresie. W rezultacie powstanie wzorcowa dokumentacja określająca warunki realizacji inwestycji. Przypomnę, że obecnie proponujemy

wykonawcom optymalizację projektów w ramach wprowadzanego systemu zaprojektuj i zbuduj.

Zarzuty podobne do tych formułowanych przez reprezentantów branży budowlanej skierowali pod adresem GDDKiA także ambasadorowie Austrii, Francji, Holandii, Irlandii, Niemiec i Portugalii. W szeroko komentowanym liście do wicepremiera, ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego nie tylko bronili interesów firm działających w ich krajach, ale również wskazali na pewne błędy systemowe. Czy GDDKiA zareagowało właściwie na tak istotne sygnały? Czy nie należało głębiej zastanowić się nad tym, czy zamawiający rzeczywiście należycie przygotowuje i prowadzi proces realizacji inwestycji?

Obawiam się, że ambasadorowie musieli zostać wprowadzeni w błąd, bo niemożliwe, by pominęli takie argumenty, jak choćby ten, że dokonywanie zmian w umowach jest w znacznym stopniu ograniczone przez dążącą do zapewnienia uczciwej konkurencji Komisję Europejską. Polska konsekwentnie stosuje się do zasad ustalonych przez KE, co potwierdzają wyniki kontroli samej Komisji, a także analizy polskich instytucji kontrolnych czy raporty międzynarodowych firm doradczych. Firma PwC w swoim ostatnim sprawozdaniu wykazała, że Polska pilnuje, by kontrakty realizowane były zgodnie z umową, w ustalonym terminie, przy założonym budżecie oraz z dbałością o zachowanie określonej z góry jakości. Oznacza to, że w swoich działaniach stosujemy powszechne standardy realizacji kontraktów, uznawane w biznesie za podstawową wartość. Polityka aneksów „na żądanie” skończyła się w 2009 r. Niezmiennosc umów przy realizacji inwestycji drogowych to zaleta wskazana jako pozytywny przykład w tegorocznym raporcie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego. Roszczenia oczywiście są uznawane, ale tylko wtedy, gdy są zasadne.

Firma doradczą PwC we wspomnianym raporcie z października 2013 r. *Budowa dróg w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy* potwierdziła, że „w uzasadnionych przypadkach GDDKiA uznaje roszczenia wykonawców, w tym zwiększa wartość kontraktu”. W takich właśnie uzasadnionych przypadkach w latach 2008–2012 zmieniono cenę kontraktową dla 50% kontraktów. Całkowita suma, o jaką zwiększono wartości kontraktów w latach 2007–2013, to 804 mln zł.

Na kłopoty z komunikacją i trudną współpracę z Generalną Dyrekcją skarży się wiele polskich firm. Ich roszczenia w zdecydowanej większości wypadków zamieniane są na pozwy do sądu. Szacuje się, że pod koniec minionego roku budżetowego wartość tych roszczeń przekroczyła 10 mld zł. Dlaczego wykonawcom tak trudno porozumiewać się z GDDKiA? Gdzie tkwi źródło problemu?

Firmy budowlane mają prawo do roszczeń, które GDDKiA jako inwestor rozumie i respektuje. Niestety powództwa wykonawców wobec GDDKiA są oparte najczęściej na podstawach niemających potwierdzenia w warunkach kontraktów. W 63 toczących się obecnie postępowaniach sądowych na łączną kwotę 4,8 mld zł, której od GDDKiA domagają się wykonawcy, aż 1,2 mld zł stanowi wartość przedmiotu sporu w powództwach o zwiększenie (waloryzację) wynagrodzenia wykonawcy w związku ze wzrostem cen asfaltu, paliw czy innych surowców w przypadku inwestycji, co do których waloryzacja została wyłączona w warunkach kontraktu. Jak wiadomo, w takich sytuacjach nie ma możliwości zwiększenia wynagrodzenia, więc jednym z problemów komunikacyjnych jest to, że wykonawcy chyba nie czytają dokładnie umów. Na spotkaniach i przed podpisaniem umowy z wykonawcami uczulamy ich, aby poświęcili więcej uwagi na odpowiednie przygotowanie każdej oferty.

Najwyższa Izba Kontroli w jednym ze swoich tegorocznych raportów uznała model zarządzania budową przez GDDKiA za wadliwy. Obecny system, zdaniem NIK, nie eliminuje ryzyka poniesienia straty przez wykonawcę w wyniku np. wzrostu cen oraz znacznie ogranicza rolę inżyniera kontraktu, który powinien być fachowcem niezależnym, działającym dla wspólnego dobra obu stron. GDDKiA

zamierza uwzględnić te sugestie podczas planowania dalszych działań?

To nieprawda, że Najwyższa Izba Kontroli negatywnie oceniła nasze działania. W wystąpieniu pokontrolnym skierowanym do GDDKiA NIK uwzględniła nasze zastrzeżenia do nieprawidłowości i w konsekwencji przyznała nam rację, usuwając z ostatecznego dokumentu zapisy dotyczące rzekomo niewłaściwego nadzoru nad oddziałami, a także kwestie niezależności inżyniera kontraktu – w tej sprawie Kolegium Najwyższej Izby Kontroli jednoznacznie orzekło, że inwestor ma prawo weryfikować kosztotwórcze decyzje. Zaistniały też nowe problemy, które wcześniej, na etapie wystąpienia pokontrolnego, nie były podnoszone. Chodzi przede wszystkim o ocenę, iż nierzetelne realizowanie postępowań przetargowych przejawiało się „korupcyjną dowolnością postępowań”. Przedstawione wnioski były sformułowane jako ogólna diagnoza, podczas gdy dotyczą jednostkowych przypadków. Tym bardziej że w ostatniej wersji raportu NIK wskazała, że nie stanowiły rażącego naruszenia przepisów i nie miały wpływu na wynik postępowania. Poza tym ogólna ocena wystawiona przez NIK była bardzo pozytywna. Przyznano m.in. rację w kwestii efektywnego wydatkowania środków unijnych – była o tym mowa w przypisie 4 na stronie 7 *Informacji o wynikach kontroli*. W ocenie NIK z puli środków przyznanych Polsce na projekty drogowe wszystkie zostaną wydane na ten cel. Zawarte na dziś umowy o dofinansowanie przewidują bowiem wykorzystanie 100% tych dotacji. Przesuwanie środków z jednych zadań na inne jest m.in. działaniem zapobiegawczym GDDKiA i efektem właściwego zarządzania funduszami unijnymi. To, że Komisja Europejska zwróciła Polsce już prawie 80% z puli środków przyznanych na realizację projektów drogowych, jest wyraźnym dowodem na umiejętne gospodarowanie tymi pieniędzmi przez GDDKiA. Przypomnę, że dzięki obecnemu modelowi zarządzania budową udało nam się w ostatnich pięciu latach poszerzyć sieć dróg szybkiego ruchu do 2700 km.

Budowa mostu w Mszanie w ciągu autostrady A1 stała się kością niezgody pomiędzy Alpine Bau a Generalną Dyrekcją. Program naprawczy dla tej inwestycji, według wyliczeń eksperta z Politechniki Wrocławskiej, może kosztować prawie



Autostrada A4, odcinek Radymno – Korczowa, fot. B. Wysocki

dwa razy więcej niż szacuje Dyrekcja, czyli nie 25, a 45 mln zł. To tylko jeden z wielu przykładów inwestycji, które generują tak wysokie, dodatkowe koszty. Jakie działania należałoby podjąć, by takich sytuacji uniknąć i przede wszystkim do kogo należałyby najważniejsze ruchy w tym zakresie?

Niezwykłość tej inwestycji wynika wyłącznie z faktu, że próbująca ją zrealizować firma Alpine Bau dwukrotnie podchodziła do realizacji kontraktu. I dwukrotnie poniosła klęskę. Z jednego powodu – nie dotrzymywała warunków kontraktu. Spółka Alpine Bau nie tylko porzuciła budowę mostu w Mszanie, ale i swoich podwykonawców, którym nie zapłaciła za wykonaną pracę. Długi Alpine Bau spadły na GDDKiA, która wypłaciła dotąd poszkodowanym przez firmę przedsiębiorcom ponad 10 mln zł. Obecny wykonawca budowy mostu – Przedsiębiorstwo Usług Technicznych Intercom Sp. z o.o. – realizuje budowę na podstawie istniejącej dokumentacji, a prace, których Alpine Bau GmbH nie mogła wykonać przez rok, ta firma zrealizowała w kilka tygodni. Zakończenie działań i oddanie tego fragmentu drogi do użytku planowane jest na pierwszą połowę 2014 r. Ogólnie rzecz biorąc, gdyby firmy wywiązywały się z powierzonych im zadań, to nie byłoby potrzeby podpisywania kolejnych umów na dokończenie prac z innym wykonawcą. To, jak wiadomo, rodzi nowe koszty i przede wszystkim opóźnia inwestycje. Błędy na etapie przygotowania in-

westycji wpływają na jej koszty na etapie realizacji. Dlatego poszukiwane są rozwiązania, które pozwolą optymalizować projekty, przy równoczesnym zapewnieniu ich najwyższej jakości. Odpowiedzią na problem późnego wykrywania błędów jest model zaprojektuj i zbuduj, stosowany w obecnych przetargach.

W latach 2014–2017 ma powstać fragment drogi ekspresowej S7 pomiędzy Lubniem a Rabką. Projekt zakłada budowę dwukilometrowego tunelu, który stałby się największą tego typu inwestycją w Polsce. Skoro miewamy tak znaczące problemy z budową nowoczesnych, niestandardowych elementów infrastruktury drogowej jak most w Mszanie, to czy nie obawia się Pan podobnych komplikacji przy realizacji wspomnianego, także innowacyjnego, projektu?

Mówiąc najprościej, nie są to z punktu widzenia inżynierskiego arcytrudne inwestycje. Warto wspomnieć, że GDDKiA we współpracy z wykonawcami realizowała wiele innych, bardziej skomplikowanych inwestycji, które zakończyły się sukcesem, tj. most w Kwidzynie, most Rędziniński czy tunel w Lalikach. Ważne, żeby wykonawcy po prostu postępowali zgodnie ze sztuką budowlaną. Przypomnę raz jeszcze, że komplikacje związane z realizacją mostu w Mszanie wystąpiły tylko i wyłącznie w wyniku licznych błędów popełnionych przez poprzedniego wykonawcę, czyli przedsiębiorstwo Alpine Bau. Co więcej, postawa firmy była jednoznacznym



S79, węzeł Lotnisko, fot. Ł. Józwiak

dowodem na brak faktycznego zamiaru wykonania prac objętych programem naprawczym, zleconym przez Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Katowicach, a co za tym idzie także dokończenia procesu realizacji całej inwe-

stycji. Należy podkreślić, że wykonawca prowadził prace budowlane według projektu, który dwukrotnie analizował już na etapie procedury przetargowej. Spółka, nie zgłaszając do niego wówczas żadnych uwag, 1 października 2010 r. podpisała

z GDDKiA kolejną umowę na jego realizację. Firma przystąpiła do budowy obiektów MA532 i MD532.1 i wykonała 95% robót konstrukcyjnych przewidzianych w dokumentacji projektowej.

Jak powinny wyglądać relacje na linii inwestor – wykonawca, by możliwe było terminowe wykonanie zadań, a kierowcy zamiast latami korzystać z objazdów, mogli jeździć po dobrej jakości drogach?

Wykonawcy powinni głębiej zastanowić się nad odpowiednim przygotowaniem i oszacowaniem oferty, zachowaniem dbałości o jakość budowanych dróg, jak również przeprowadzić wcześniej analizę czynników ryzyka, zapewniając sobie np. rzetelny i przemyślany dobór współkonsorcjantów czy podwykonawców, zanim wezmą udział w przetargu. Właściwa wycena projektu i dobra mobilizacja to główne warunki powodzenia firmy podczas realizacji kontraktu. My ze swojej strony rzetelnie monitorujemy przebieg inwestycji i staramy się nie dopuścić przede wszystkim do obniżenia jakości budowanych w Polsce dróg. To są jednakowe, obowiązujące wszystkich zasady, które są znane wykonawcom jeszcze przed podpisaniem umów. Mam nadzieję, że uruchomiony przez nas program ogłaszania większej liczby przetargów, ale na budowę krótszych odcinków spowoduje, że wykonawcy lepiej będą radzić sobie z logistyką i całym przygotowaniem do inwestycji. Oprócz tego implementujemy i lansujemy w ramach istniejących i przyszłych przetargów systemy, które pozwalają wykonawcy na elastyczne warunki realizacji kontraktu, tj. zaprojektuj i zbuduj. Ponadto jesteśmy w stałym kontakcie z branżą budowlaną, cały czas staramy się wychodzić naprzeciw ich potrzebom i uczestniczyć w wypracowaniu wzajemnego porozumienia. Pomijam, że od dłuższego czasu pomagamy w procedowaniu waloryzacji (docelowo nie tylko na wybranych, ale i na wszystkich), cesji czy zaliczek. W moim odczuciu znacząco wspieramy przedsiębiorstwa i odpowiadamy na większość ich potrzeb.

Rada Ministrów przyjęła dwie zmiany do obecnie realizowanego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015. Zapewniono środki w wysokości ponad 35 mld zł, które umożliwić mają przeprowadzenie ok. 50 postępowań przetargowych dla 700 km dróg ekspresowych oraz 4,7 mld zł na budowę 12 obwodnic

Obecnie w Polsce mamy już sieć autostrad o łącznej długości 1484 km oraz 1242 km dróg ekspresowych, co daje w sumie 2726 km dróg szybkiego ruchu i stawia nas na 6. miejscu w Europie, tuż za Włochami.

o łącznej długości 150 km. Poradzimy sobie z tym ambitnym zadaniem?

Przypomnę, że zaledwie dzień po ogłoszeniu 10 grudnia 2013 r. decyzji o przyjęciu zmiany w Programie Budowy Dróg Krajowych (załącznik nr 5) GDDKiA ogłosiła przetargi na dwa odcinki ekspresowej S3 oraz na trzy odcinki S7 – pięć z ponad 50 rozpisanych jeszcze w ubiegłym roku. Ogłosiliśmy już postępowania na prawie 800 km dróg. Tuż przed końcem 2013 r. ruszyły przetargi m.in. na S7 Warszawa – Kraków (odcinek od granicy województwa do Skarżyska Kamiennej), obwodnicę Kłodzka oraz Bełchatowa. W sumie do końca 2015 r. planujemy oddać do użytku jeszcze ponad 500 km autostrad i dróg ekspresowych oraz ok. 85 km klasy G.

A co zakłada program budowy na lata 2014–2020? Jakie dokładnie autostrady, obwodnice i drogi szybkiego ruchu mają powstać w tym czasie?

W tej chwili program wciąż aktualizowany jest przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. Jeśli chodzi o plany budowy dróg we wspomnianym okresie, to wszystkie te zadania określone są w załączniku nr 5 i 6, które zostały przyjęte przez Radę Ministrów.

W nowej perspektywie budżetowej Unii Europejskiej zaplanowano m.in. budowę brakujących fragmentów obwodnicy Warszawy. Spekuluje się jednak, że miałyby się to odbyć kosztem budowy tras wylotowych ze stolicy. Czy GDDKiA będzie faktycznie dysponować odpowiednimi środkami do realizacji tego celu?

W tej chwili zakładamy, że na dokończenie południowej obwodnicy Warszawy zostało nam przyznanych 6 mld zł, co wiązało się z decyzją rządu o przesunięciu w czasie inwestycji związanych z dokończeniem budowy dwóch

fragmentów trasy S7 – w kierunku Janek i Łomianek. Jednak, jak wspominałem wcześniej, o ostatecznym kształcie planu budowy dróg na lata 2014–2020 zdecydują Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Rada Ministrów, które są w trakcie aktualizowania tego programu.

Patrząc na stan realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych w Polsce w ostatnich latach, nie sposób nie zauważyć zmian. Wydaje się jednak, że na Zachodzie powstają one i tak szybciej. W jakim stopniu sieć autostrad i dróg ekspresowych została już wykonana?

Na Zachodzie wcale nie buduje się dróg szybciej niż w Polsce, co potwierdziły choćby ostatnie raporty Europejskiego Trybunału Obrachunkowego czy firmy PwC. W dokumentach tych stwierdzono, że opóźnienia w budowie dróg są zjawiskiem powszechnym, a w Polsce są one najmniejsze wśród analizowanych krajów europejskich. Średni czas opóźnień dla wszystkich audytowanych projektów wynosił dziewięć miesięcy, podczas gdy dla Polski były to tylko niespełna trzy miesiące. W latach 2007–2012 aż 74% inwestycji zostało zrealizowanych w terminie, zgodnie ze specyfikacją. Warto podkreślić, że w Niemczech średnie opóźnienie inwestycji drogowych wynosi siedem miesięcy, natomiast np. w Grecji ponad rok. Z kolei średnie opóźnienie w budowie dróg szybkiego ruchu w całej Unii wynosi 15 miesięcy. Jak wynika z raportu firmy PwC, w latach 2007–2012 Polska ze 106-procentowym przyrostem liczby kilometrów autostrad była liderem wśród krajów europejskich pod względem dynamiki rozwoju sieci autostradowej. Sieć dróg ekspresowych wzrosła w tym okresie o ponad 230%.

Dzięki setkom zrealizowanych kontraktów, które zawarliśmy w ostatnich sześciu latach, z pełnym przekonaniem mogę uznać, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest obecnie najefektywniej działającym inwestorem publicznym w zakresie inwestycji drogowych w Europie. Liczby mówią same za siebie. W latach 2008–2012 w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych wybudowaliśmy 2404 km dróg. W tej liczbie są zarówno autostrady i drogi ekspresowe, jak i obwodnice czy większe przebudowy. Ponadto poza programem PBDK wyremontowaliśmy 3721 km dróg. W samym tylko 2012 r. oddaliśmy do użytku kierowców 717 km nowych dróg (autostrady, drogi ekspresowe, obwodnice i większe przebudowy). Są to dobrej jakości drogi, wybudowane za europejską cenę i mają zapewnioną wieloletnią gwarancję. Obecnie w Polsce mamy już sieć autostrad o łącznej długości 1484 km oraz 1242 km dróg ekspresowych, co daje w sumie 2726 km dróg szybkiego ruchu i stawia nas na szóstym miejscu w Europie, tuż za Włochami, które wkrótce prześcigniemy.

Którą z inwestycji zrealizowanych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 uznałby Pan za największy sukces?

Do najważniejszych sukcesów zaliczyć możemy m.in. to, że w porównaniu z 2007 r. blisko dwuipółkrotnie (do ponad 2500 km) zwiększyła się liczba kilometrów dróg ekspresowych i autostrad w Polsce. Od 2008 r. w wyniku wielu czynników, w tym również zmian wprowadzonych przez GDDKiA w kierunku racjonalizacji ceny, koszt budowy dróg znacząco spadł. Okres gwarancji udzielanych na roboty budowlane wydłużył się do pięciu lat w stosunku do okresu sprzed 2008 r. Ponadto w latach 2010–2012 w ramach Laboratoryjnego Systemu Kontroli Jakości przebadano ponad 140 tysięcy próbek. W analizowanym okresie odsetek zadowolających próbek wzrósł o blisko 12%, osiągając poziom 85%.

A najbardziej dotkliwa porażka?

Za największą porażkę możemy uznać chyba tylko fakt, że tych wszystkich wyżej wymienionych sukcesów nie udało się w Polsce osiągnąć w ramach realizacji programów budowy dróg krajowych we wcześniejszych okresach.

Dziękuję za rozmowę.