

Narodowy program budowy dróg 2007–2013

## Szanse i zagrożenia

Anna Sikora



6 marca 2007 r. w hotelu Kyriad w Warszawie odbyła się konferencja *Narodowy program budowy dróg 2007–2013. Szanse i zagrożenia na starcie programu*. Konferencję, przebiegającą pod honorowym patronatem ministra transportu Jerzego Polaczka, zorganizowało stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy. Wyłącznym sponsorem był Orlen Asphalt Sp. z o.o.

W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele rządu, samorządów, administracji drogowej, wykonawców, projektantów i dostawców materiałów dla drogownictwa. Wśród zaproszonych gości znaleźli się m.in.: prezes zarządu Budimex Dromex SA Stefan Bekir Assanowicz, prezes zarządu Strabag Sp. z o.o. Dariusz Słotwiński, dyrektor Biura Stowarzyszenia Producentów Cementu Jan Deja, prezes zarządu Orlen Asphalt Sp. z o.o. Piotr Heinrich. W części oficjalnej głos zabrali: minister transportu Jerzy Polaczek, podsekretarz stanu w resorcie transportu Barbara Kondrat, prezes zarządu Polskiego Kongresu Drogowego i zarazem generalny dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad Zbigniew Kotlarek.

„Szacunek dla zachowania równowagi pomiędzy rozwojem kraju a poszanowaniem przyrody jest oczywisty w państwie prawa, dlatego przy inwestycjach drogowych musimy identyfikować zagrożenia środowiskowe. Realizacja programu drogowego na lata 2007–2013 za kwotę ponad 19 mld euro to wyzwanie bez precedensu, wymagające mobilizacji całego środowiska drogowców” – powiedział minister Jerzy Polaczek. – „W ramach Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko* na lata 2007–2013 na inwestycje drogowe zostanie przeznaczony prawie 11 mld euro, z czego 8,270 mld euro pochodzi z Funduszu Spójności (76%), a 2,655 mld euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (24%). W ramach tego programu wybudowanych zostanie 604 km autostrad i 2246 km dróg ekspresowych”.

Barbara Kondrat wśród zagrożeń związanych z realizacją programu budowy dróg w latach 2007–2013 wymieniła m.in. problemy środowiskowe i protesty organizacji ekologicznych, kwestie kadrowe i płacowe oraz konieczność zwiększenia efektywności instytucji odpowiedzialnych za wydawanie decyzji i uzgodnień. „Nie można robić nikomu krzywdy, ale dwa gospodarstwa nie mogą zablokować budowę autostrady” – powiedziała. „Niewątpliwą szansą programu budowy dróg jest możliwość zbudowania układu drogowego w kraju, który docelowo będzie

liczył 2000 km autostrad i 5000 km dróg ekspresowych. Rozwój infrastruktury daje szansę na nowe miejsca pracy w Polsce poprzez sprowadzenie do kraju inwestorów zagranicznych. Pracy starczy dla wszystkich” – dodała Kondrat.

Dyrektor Zbigniew Kotlarek poinformował, że budżet GDD-KiA w 2007 r. to 11 mld zł (trzykrotnie więcej niż w roku 2000), zaś w latach 2007–2013 wyniesie 89 mld zł.

W części dyskusyjnej atuty i słabości programu budowy dróg rozpatrywano zarówno z punktu widzenia inwestorów i projektantów, jak i z perspektywy wykonawców kontraktów. Patrząc przez pryzmat szans i zagrożeń uczestnicy dyskusji zwrócili uwagę na uwarunkowania realizacyjne – prawne i rynkowe. Jednym z czynników blokujących szybkie i sprawne realizowanie inwestycji drogowych jest niewłaściwie sformułowane Prawo zamówień publicznych. Nadmierny formalizm, przeciągające się procedury czy brak elastyczności w opisie zamówienia powinny zostać szybko usunięte. Kolejnym czynnikiem blokującym realizację inwestycji drogowych jest problem ochrony przyrody. Brak wystarczających danych o systemie Natura 2000, „nałożenie” systemu Natura 2000 na zaawansowane inwestycje czy nieuzasadnione protesty ekologicznych organizacji pozarządowych to jedne z wielu barier programu budowy dróg.

Uczestnicy konferencji podkreślili, że negatywny wpływ na tempo realizacji programu mogą mieć wybrane uwarunkowania rynkowe, takie jak: braki w segmencie kruszyw, wzrost cen materiałów budowlanych i uwarunkowania środowiskowe dla firm wydobywających kruszywa. Z punktu widzenia wykonawców problemem są braki kadrowe, zaplecze maszynowe czy system dokapitalizowania. Potencjał wykonawczy na rynku polskiej infrastruktury drogowej posiadają zwłaszcza duże firmy budowlane z kapitałem zagranicznym, małe firmy z polskim kapitałem mają możliwość łączenia się w konsorcja.

Plan rozbudowy sieci drogowej w latach 2007–2013 zakłada wybudowanie ponad 1200 km autostrad i ponad 1500 km dróg ekspresowych. Założony budżet wynosi ok. 90 mld zł. Wprowadzone zmiany wzrostu nakładów z budżetu państwa na inwestycje drogowe, utrzymanie specjalnych zasad przygotowania inwestycji drogowych oraz likwidacja barier budowy dróg pozwolą na realizację programu i szybki rozwój polskiej infrastruktury drogowej.