



Debata *Dokąd dojedziemy? Wizja infrastruktury drogowej w Polsce w roku 2020. Inwestycje w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020*

Infrastruktura 2013

tekst: **MT TARGI POLSKA Sp. z o.o.**,

zdjęcia: **MT TARGI POLSKA Sp. z o.o.**, **NOWOCZESNE BUDOWNICTWO INŻYNIERYJNE**

XI Targi Budownictwa Drogowego, Kolejowego oraz Zarządzania Ruchem *Infrastruktura 2013* już za nami. Trzy targowe dni (22–24 października 2013 r.) upłynęły pod znakiem debat i konferencji, w trakcie których przedstawiciele firm oraz instytucji publicznych dyskutowali o kluczowych zagadnieniach rynku budownictwa infrastrukturalnego. Wysoka frekwencja podczas spotkań potwierdziła potrzebę bieżącego dialogu w branży, a sale warsztatowe Centrum Targowo-Kongresowego MT Polska w Warszawie były wypełnione do ostatniego miejsca.

Targi *Infrastruktura 2013* stały się wydarzeniem, w trakcie którego kluczową rolę odegrała wymiana poglądów i doświadczeń osób odpowiedzialnych za rozwój infrastruktury w Polsce: przedstawiciele najważniejszych instytucji państwowych, inwestorów z sektora publicznego i prywatnego oraz zarządzających firmami wykonawczymi i usługowymi.

Targi zostały objęte patronatami honorowymi przez Sławomira Nowaka, ministra transportu, budownictwa i go-

spodarki morskiej, Hannę Gronkiewicz-Waltz, prezydent m. st. Warszawy, oraz sejmową Komisję Infrastruktury. Targom patronowały również Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Główny Inspektorat Ruchu Drogowego. Z kolei w zakresie współpracy merytorycznej wydarzenie to wsparły następujące instytucje: Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Instytut Kolejnictwa, Komitet Transportu Polskiej Akademii Nauk, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Naczelna Organizacja Techniczna, Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa, Polski Kongres Drogowy, Polski Związek Pracodawców Budownictwa, Stowarzyszenie Inteligentne Systemy Transportowe ITS Polska oraz Urząd Transportu Kolejowego.

Infrastruktura drogowa w Polsce w 2020 r.

Kluczowym wydarzeniem była debata *Dokąd dojedziemy? Wizja infrastruktury drogowej w Polsce w roku 2020. Inwestycje w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020. Oczekiwania i realia*, zorganizowana przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Celem było przedstawienie założeń nowych inwestycji drogowych w perspektywie finansowej 2014–2020. Do debaty zaproszono szeroko reprezentowaną branżę budowlaną, tj. firmy

wykonawcze oraz projektowe. Stronę publiczną reprezentowali m.in.: Stanisław Żmijan, przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury, minister Sławomir Nowak, Zbigniew Rynasiewicz, sekretarz stanu w MTBiGM i zastępca przewodniczącego Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Lech Witecki, p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, oraz przedstawiciele GDDKiA. Branżę wykonawczą reprezentowali eksperci i wykonawcy, m.in. Alfred Watzl, członek zarządu Strabag Sp. z o.o., Marcin Klammer, prezes Arcadis Polska Sp. z o.o., oraz Marcin Konarzewski, prezes Energopol – Szczecin SA.

Wielokrotnie podkreślano, że rok 2013 jest przełomowy dla branży. Obecnie kończy się większość kontraktów drogowych rozpoczętych w ramach tzw. starej perspektywy i dotychczasowego Programu Budowy Dróg Krajowych z perspektywą do 2015 r. Branża staje więc przed problemem, jak będą wyglądały kolejne lata i wykorzystanie środków publicznych w ramach nowej perspektywy finansowej.

Lech Witecki podsumował zmiany, jakie w ostatnich latach zostały dokonane, aby usprawnić realizowanie inwestycji infrastrukturalnych. Podkreślił, że wdrożono wiele postulatów branży wykonawczej. Wprowadzone zmiany zostały zawarte w następujących punktach: krótkie odcinki realizacyjne; dłuższe okresy reali-



Zbigniew Rynasiewicz uroczystie otwiera targi *Infrastruktura 2013*



W pierwszym rządzie przedstawiciele największych firm wykonawczych



Stoisko Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

zacji (25 miesięcy – system tradycyjny, 36 miesięcy – PiB); wyłączenie okresów zimowych; zaliczki odnawialne, ryczałtowe rozliczanie kosztów w wydłużonym czasie; pozacenowe kryteria wyboru inżyniera kontaktu; elastyczność umowy (z 50-procentową rezerwą); inżynier kontraktu – liczy się jakość, a nie obecność na budowie; specyfikacja i dokumenty techniczne dostępne dla wszystkich samorządów; dialog trwa – katalog wzorcowych dokumentów kontraktowych do stałej konsultacji przez wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego.

Z kolei minister Sławomir Nowak zwrócił uwagę, że uchwalono załącznik nr 5 do obecnego PBDK, gdzie przewidziano do realizacji ponad 700 km nowych dróg ekspresowych oraz załącznik nr 6 zawierający 12 kolejnych dużych i ważnych obwodnic. Dzięki temu zapewniona zostanie płynność budowy dróg pomiędzy kończąca się a rozpoczynającą perspektywą finansową, a firmy budowlane nie będą musiały redukować swojego potencjału w oczekiwaniu na nowe projekty do realizacji. Podsumowując debatę, minister podziękował wszystkim uczestnikom za dialog: „Oczekuję, że będzie on nadal prowadzony otwarcie i permanentnie. Musimy szukać takich rozwiązań, które będą nas przybliżały do szczęśliwego końca, czyli roku 2020, kiedy powiemy, że domknęliśmy sieć dróg autostradowych i ekspresowych” – powiedział. Dodał także, że celem jest stworzenie spójnej sieci dróg szybkiego ruchu prowadzących nieprzerwanie z północy na południe i ze wschodu na zachód.

Bezpieczeństwo i innowacje

Pierwszego dnia targów odbyła się konferencja *Wpływ bezpieczeństwa na kształtowanie infrastruktury*, której współorga-

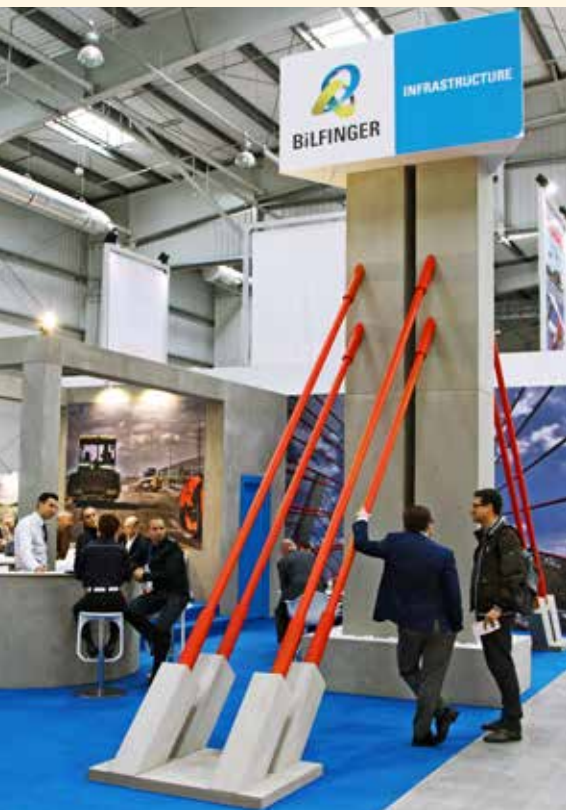
nizatorami były najważniejsze krajowe instytucje dedykowane transportowi, tj.: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Instytut Transportu Samochodowego, Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, a rolę partnerów pełniły Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oraz Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Konferencję uroczystie otworzył Zbigniew Rynasiewicz. Uczestniczył w niej również Stanisław Żmijan.

Tematyka wydarzenia objęła m.in. projektowanie i kształt infrastruktury drogowej, automatyczny nadzór ruchu, działania policji drogowej, bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych i w ruchu tramwajowym, a także kampanie na rzecz bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Jak podsumował prof. dr hab. inż. Ryszard Krystek, zastępca dyrektora ITS ds. naukowych, celem konferencji było przedyskutowanie wizji infrastruktury drogowej w Polsce w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020. „W tym kontekście należy uznać pełną zasadność tezy, że wpływ bezpieczeństwa transportu na kształtowanie infrastruktury ma kluczowe znaczenie. Wypadki drogowe kosztują Polskę bardzo wiele, co roku życie traci 3,5 tys. obywateli, a 10 razy tyle doznaje obrażeń, z czego ok. 20% pozostaje niepełnosprawnymi do końca życia. Ponadto straty materialne przekraczają już 30 mld zł rocznie. Te dane określają rangę tego problemu społeczno-ekonomicznego, która obarcza nas wielką odpowiedzialnością za skuteczność działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego” – podkreślił prof. Ryszard Krystek.

Zdaniem Andrzeja Grzegorzycy, wiceprezesa zarządu Partnerstwa dla

Bezpieczeństwa Drogowego, tematyką bezpieczeństwa powinni być zainteresowani wszyscy. Jak stwierdził, kluczowa jest wola polityczna, aby mówić nie tylko o budowie autostrad i modernizacji dróg, ale o budowie bezpiecznych autostrad i modernizacji z punktu widzenia bezpieczeństwa. „Uzyskaliśmy deklarację od ministra Zbigniewa Rynasiewicza, że jest wola polityczna resortu, a także od posła Stanisława Żmijana w zakresie tego, że Sejm będzie się coraz częściej pochylał nad wprowadzeniem zmian i uzupełnień w przepisach prawnych mających na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego” – podkreślił Andrzej Grzegorzycy. Wskazał także, iż aby działać skutecznie w tym obszarze, niezbędne są trzy elementy: wola rządzących, gdyż ona warunkuje m.in. wysokość przekazywanych środków, wola parlamentu – tam powstają regulacje prawne i decyduje się o edukacji najmłodszych, a także zdecydowany wzrost poczucia nieuchronności kary wśród użytkowników dróg za łamanie przepisów.

Tego samego dnia odbyła się również konferencja naukowo-techniczna *Innowacyjność infrastruktury czynnikiem rozwoju gospodarki*, której organizatorem były Naczelna Organizacja Techniczna, Komitet Transportu PAN oraz Akademia Inżynierska w Polsce. Patronat honorowy nad tym wydarzeniem objął Janusz Piechociński, wicepremier i minister gospodarki. Spotkanie przyjęło formę merytorycznej debaty reprezentantów instytucji, organizacji, firm zaangażowanych w promocję i wdrażanie innowacji w gospodarce. Tematyka konferencji dotyczyła m.in. wpływu infrastruktur komunikacyjnych i energetycznych na warunki życia i pracy, które stanowiły przedmiot dyskusji na temat skutecznych mechanizmów rozwi-



Pylon mostu na stoisku firmy Bilfinger Infrastructure SA



Stoisko firmy Budimex SA



Stoisko firmy Strabag Polska Sp. z o.o.

jania przedsiębiorczości. Jak podsumował prof. dr hab. inż. Janusz Dyduch, przewodniczący Komitetu Transportu PAN, członek Krajowej Rady Przedsiębiorczości, konferencja miała na celu wyznaczenie właściwych kierunków i narzędzi reali-

zacji polityki, która przez wykorzystanie potencjału intelektualnego i fachowego w Polsce umożliwi przyspieszenie rozwoju nowoczesnego przemysłu i handlu. „Międzynarodowe targi *Infrastruktura* stanowią ważne miejsce spotkań i wymiany doświadczeń dla przedstawicieli firm i instytucji związanych z budową i modernizacją szeroko rozumianej infrastruktury w Polsce. Godnym uwagi uzupełnieniem targów jest bogaty program merytoryczny” – dodał profesor Dyduch.

Wiedza praktyczna

Drugiego dnia targów odbyła się konferencja *Metody napraw i zabezpieczeń betonowych obiektów mostowych*, zorganizowana przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Omówiono zagadnienia związane z betonem jako materiałem konstrukcyjnym i sposobami jego zabezpieczenia przed destrukcyjnym wpływem środowiska.

Tego samego dnia odbyła się także debata *Wpływ kosztu projektu na wzrost kosztu i czasu realizacji inwestycji w sektorze infrastruktury*, której organizatorem był Polski Związek Pracodawców Budownictwa. Podczas panelu dyskusyjnego uczestnicy dowiedzieli się m.in. w jaki sposób optymalizować koszty robót budowlanych, jak prowadzić dokumentację, aby niedoszacowanie było możliwie zminimalizowane, a koszt robót mieścił się w przyjętym przez strony zakresie.

Przyszłość kolei

Ważnym wydarzeniem trzeciego dnia targów była konferencja *Pociągi 1500 m, czyli jak skutecznie konkurować z transportem drogowym. Uwarunkowania infrastrukturalne, techniczne i ekonomiczne eksploatacji długich składów*, przygotowana przez Instytut Kolejnictwa i Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Gośćmi specjalnymi spotkania byli: Andrzej Maszel, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, oraz Joan Amorós, sekretarz generalny organizacji FERRMED, która od lat silnie lobbuje za wprowadzeniem tego rozwiązania w Unii Europejskiej.

Zdaniem Michała Litwina ze Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, po raz pierwszy w historii grono wybitnych branżowych ekspertów zebrało się, aby przeanalizować możliwość wdrożenia w Polsce standardu długich pociągów towarowych, osiągających 1500 m za-

miast obecnych 600 m czy planowanych 750 m. Prezentacje zaproszonych przez ZNPK prelegentów zarówno z kraju, jak i zagranicy zawierały rzetelne porównania międzynarodowe i praktyczne informacje dotyczące uwarunkowań technicznych, prawnych oraz ekonomicznych. „Budujący jest fakt, że wszyscy uczestnicy konferencji zgodzili się, iż pierwszym krokiem powinno być przygotowanie przez Instytut Kolejnictwa dogłębnego studium wykonalności, zawierającego analizę kosztów, ale także korzyści z wprowadzenia standardu pociągów 1500 m w Polsce. Z pewnością była to jedna z najciekawszych konferencji o tematyce kolejowej w ostatnich latach” – tak wydarzenie podsumował Michał Litwin.

Meandry zamówień publicznych

Dopełnieniem tematyki targowej było praktyczne seminarium *Zamówienia publiczne w praktyce*, zorganizowane przez Ogólnopolską Izbę Gospodarczą Drogownictwa. Szkolenie spotkało się z zainteresowaniem osób zajmujących się na co dzień problematyką zamówień publicznych, w szczególności od strony wykonawcy uczestniczącego w przetargach publicznych. Jak zadeklarował Wojciech Malusi, prezes OIGD, duże zainteresowanie seminarium spowodowało, że Izba będzie kontynuować tego typu spotkania przy okazji kolejnych targów w Kielcach i Warszawie. „Będzie o czym dyskutować, choćby z powodu kolejnych nowelizacji Prawa zamówień publicznych” – dodał.

W podsumowaniu Marek Tomasik z Grupy Doradczej KZP, współprowadzący szkolenie, podkreślił, że uczestnicy seminarium zwracali uwagę przede wszystkim na problem rażąco niskiej ceny. W ustawie Prawo zamówień publicznych brakuje zarówno definicji tego pojęcia, jak i precyzyjnej metodologii oceny rażąco niskiej ceny. Zostały również poruszone kwestie związane z wprowadzoną do ustawy nową przesłanką wykluczenia wykonawców należących do tej samej grupy kapitałowej. Uczestnicy niejednokrotnie sygnalizowali, że niektórzy z wykonawców składają w przetargach oświadczenia o braku przynależności do grupy kapitałowej, pomimo że w rzeczywistości sytuacja wygląda odmiennie.

