



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1234)

193. posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej
w dniu 25 listopada 2009 r.

VII kadencja

Porządek obrad:

1. Informacja dotycząca realizacji „Programu budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”.

(Początek posiedzenia o godzinie 13 minut 40)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jan Wyrowiński)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej, którego inicjatorem był pan senator Stanisław Kogut. To na jego wniosek...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Panie Senatorze, Panie Przewodniczący, tak, pan senator Kogut był wnioskodawcą, a ja oczywiście się łaskawie przychyliłem do wniosku pana senatora.

(Senator Stanisław Kogut: Dziękuję za przychylenie się.)

Co głównie boli pana senatora, na pewno pan senator w sposób dla siebie właściwy wyjawi podczas naszego posiedzenia.

Chciałbym powitać państwa senatorów, pana ministra Radosława Stępnia, podsekretarza stanu, na którego barkach leży realizacja programu budowy polskich dróg w tym okresie.

(Senator Stanisław Kogut: I bezpieczeństwo, Panie Przewodniczący.)

Witam również przedstawicieli wykonawców. Są wśród nas pan wiceprezes Skalski i pan wiceprezes Piotr Sarnowski, z Polimexu jest pan Andrzej Podemski, z przedsiębiorstwa „Geokart” pan prezes Lech Fronckiel. Są przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – dyrektor generalny pan Lech Witecki wraz z osobami towarzyszącymi. Pan Tomasz Kowalczyk, pełnomocnik prezesa zarządu, reprezentuje „Polski Kongres Drogowy”. Bardzo mi miło.

W porządku obrad mamy informację dotyczącą realizacji „Programu budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”. Otrzymaliśmy na ten temat bardzo rzetelne materiały, a oprócz tego na dzisiejsze posiedzenie dostaliśmy informację przygotowaną przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Bardzo proszę, Panie Ministrze. Czy pan będzie referował?

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Tak, wspólnie z panem dyrektorem Lechem Witeckim, aczkolwiek gdybyśmy wiedzieli, że będzie duża reprezentacja sektora wykonawczego, być może zawarlibyśmy w tej informacji również inne dane.

Chcielibyśmy, Panie Przewodniczący, zaprezentować stan realizacji „Programu budowy dróg krajowych na lata 2008–2012” według naszej najlepszej wiedzy. Będziemy go prezentować w ten sposób, że ja pozwolę sobie prowadzić prezentację ra-

zem z panem dyrektorem Witeckim. Zacznę od omawiania slajdów, któremu będzie towarzyszył komentarz pana dyrektora i uwagi realizacyjne. Po zakończeniu prezentacji jesteśmy gotowi do odpowiedzi na pytania.

„Programu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2008–2012” pokazuje nam przede wszystkim, jakie rodzaje działań i w jakich proporcjach są podejmowane w wypadku poszczególnych asortymentów dróg. Widać tutaj, że autostrady i drogi ekspresowe – zwłaszcza drogi ekspresowe – stanowią zdecydowaną większość tego programu, co wiąże się, po pierwsze, z niedostatkiem tych dróg, a po drugie, z bardzo wysokimi oczekiwaniami społecznymi, koniecznością zapewnienia nie tylko komunikacji krajowej czy międzyregionalnej, ale także komunikacji tranzytowej, objętej naszymi zobowiązaniami europejskimi.

Czy pan, Panie Dyrektorze, ma do tego jakiś komentarz?

(*Pełniący Obowiązki Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Lech Witecki: Nie.*)

Umówmy się, że pan dyrektor będzie się włączał, kiedy będzie chciał coś dodać.

(*Przewodniczący Jan Wyrowiński: Bardzo proszę.*)

Etapy budowy autostrad objętych programem budowy dróg. Podział ten jest bardzo ważny z punktu widzenia monitorowania stanu realizacji autostrad. Jak potwierdzają badania, na dzisiaj autostrady są typem dróg najbardziej oczekiwanych przez społeczeństwo. W związku z tym chcielibyśmy pokazać, co następuje: 31% autostrad objętych programem mamy już oddanych do ruchu, w realizacji jest 24%, a w trakcie postępowań przetargowych – 45%.

Myślę, że pan dyrektor doda kilka słów de facto na temat zakończenia procesu przygotowawczego, jeśli chodzi o autostrady, w tym roku bowiem ogłosiliśmy ostatni przetarg na budowę autostrad i tym samym najtrudniejsza faza realizacji tego programu, trwająca wiele lat, została zamknięta. Przed nami jest jeszcze faza przetargowa dla 45% i faza realizacyjna dla 24% autostrad.

Dziś możemy już podać liczbę kilometrów zakontraktowanych autostrad, dróg ekspresowych i ekspresowych obwodnic miast. Jest to liczba, którą pan minister Grabarczyk wymienił na piątkowym spotkaniu z okazji podsumowania dwulecia rządu, a która wynosi 1264 km.

Następny slajd przedstawia etap budowy dróg ekspresowych objętych „Programem budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”.

Czy możemy prosić następny slajd? Dziękuję.

Widzimy tutaj, że na etapie prac przygotowawczych mamy 71% dróg ekspresowych, ale bardzo ważne jest to, iż najtrudniejszy element przyspieszenia ich budowy, a mianowicie wyznaczenie i ustalenie obszarów Natura 2000 – które są szczególnie istotne z punktu widzenia budowy dróg ekspresowych – właśnie się zakończył, możliwość przyspieszenia prac przygotowawczych jest więc znaczna.

Nie będę tutaj mówił o trudnościach związanych z dostosowaniem polskiego prawa i naszych działań do standardów ochrony środowiska obowiązujących w Unii Europejskiej, są one bowiem powszechnie znane. A to, co się stało w tym roku, jeśli chodzi o program Natura 2000, to rzeczywiście jedno z najważniejszych wydarzeń w kwestii budowy dróg. Trzeba pamiętać o tym, że dzisiaj drogi budują tak naprawdę cztery grupy ludzi. Przede wszystkim są to drogowcy – reprezentanci realizacyjnych firm drogowych są obecni na sali – ale realizatorzy tego procesu potwierdzają, że dzisiaj

istotny jest też komponent formalny, czyli związany z sytuacją prawną i proceduralną, komponent związany z montażem finansowym, z pieniędzmi, z zapewnieniem środków finansowych zarówno dla realizatorów, jak i dla inwestorów, no i wreszcie komponent czwarty, czyli środowisko. Mają one tak naprawdę równorzędne znaczenie, jeśli chodzi o możliwość realizacji drogi. Bez żadnego z nich duża inwestycja drogowa praktycznie nie ma dzisiaj szans na sprawną i bezpieczną realizację.

Etapy budowy obwodnic. W „Programie budowy dróg krajowych na lata 2008–2012” mniej więcej połowę obwodnic mamy na etapie prac przygotowawczych. Jeżeli chodzi o drugą połowę, czyli oddanie do ruchu – 17%, w trakcie realizacji – 24% i w postępowaniu przetargowym – 8%.

Już mamy następny slajd, okey.

Program budowy zawiera również etapy wzmocnień i przebudów objętych „Programem budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”. I tutaj 60%, co jest bardzo ważne, jest już oddane do ruchu, a w realizacji pozostaje 19%. Program ten, w dużej części zrealizowany, ratuje istniejącą sieć drogową i sprawia, że jest ona na odpowiednim poziomie, jeśli chodzi o funkcjonalność. Warto też zwrócić uwagę, że to, co widzimy, jadąc samochodem, jest właśnie w dużej części wynikiem tego, co pokazuje ten slajd. Na co dzień obserwujemy właśnie to. Nie widzimy budowy autostrad, bo one biegną szlakami równoległymi bądź w jakiś sposób wydzielonymi od istniejącej sieci dróg, tylko właśnie prace remontowe, które zapewniają funkcjonowanie sieci dróg.

I jeszcze slajd przedstawiający prace przygotowawcze dróg ekspresowych objętych „Programem budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”. Jak już mówiliśmy, jest to rzecz bardzo istotna.

Pan dyrektor Witecki.

**Pełniący Obowiązki
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Lech Witecki:**

Witam państwa i dziękuję za zaproszenie.

Chciałbym w tym punkcie dodać coś do informacji, którą przedstawił pan minister, jeżeli chodzi o decyzje środowiskowe. Jak państwo zwrócili uwagę, przed decyzją środowiskową mamy 44% inwestycji. A co tak naprawdę zadziałało na etapie prac przygotowawczych, kiedy staraliśmy się uzyskać pozwolenie na budowę, pozwolenie na realizację inwestycji? Bardzo proste rozwiązanie: oddelegowanie pracowników, chociażby z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, do poszczególnych urzędów wojewódzkich, które te decyzje wydają. Wnioski, które wyciągnęliśmy w ostatnim roku, zdecydowały o tym, że teraz jesteśmy już po przetargu na sprzęt komputerowy, rozpisujemy przetarg na oprogramowanie, który będzie ogłoszony najprawdopodobniej jeszcze w tym tygodniu. Sami też będziemy przygotowywać decyzje środowiskowe jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Dlaczego? Raporty środowiskowe są bardzo trudne i bardzo często są przygotowywane w ramach *outsourcingu* na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Były one olbrzymim problemem – co szczególnie często będą pewnie potwierdzać wykonawcy – dlatego że pomimo iż jesteśmy członkiem Unii Europejskiej od 2004 r., to tak naprawdę dopiero od końca zeszłego roku mamy dostosowane prawo środowiskowe i pewne wymagania, które zostały na nas nałożone dyrektywami unijnymi, już są zapisane w naszym prawie. I teraz to jest sposób na

przyspieszenie, a jednocześnie antidotum na działania tych firm, które raporty środowiskowe przygotowują nierzetelnie. Bo co się stało? Jak pewnie wykonawcy zwrócili na to uwagę, staraliśmy się – są na to konkretne dowody – zmienić specyfikację istotnych warunków zamówienia w taki sposób, żeby jak najwięcej firm mogło konkurować w przetargach. I teraz liczba podmiotów, które się powtarzały przy budowie dróg krajowych i autostrad, zwiększyła się z trzydziestu do ponad dwustu. A tak naprawdę, według wyliczeń naszych i ogólnopolskiej izby zrzeszającej firmy drogowe, mamy ich dwieście siedemdziesiąt. Jest to potencjał, który może budować drogi w Polsce.

Dokładnie tym samym sposobem staraliśmy się zwiększyć potencjał wykonawczy firm, które przygotowują raporty środowiskowe. Wymagania co do firm też zostały zminimalizowane w takim stopniu, żeby firmy te mogły bezpiecznie przygotowywać raporty środowiskowe. Jednak obecnie jest przygotowywanych tak dużo inwestycji, że często spotykamy się z problemami, gdy chcemy na czas wyegzekwować raporty środowiskowe od przygotowujących je firm. W związku z tym, co się dzieje teraz w generalnej dyrekcji, w departamencie środowiska, który został utworzony ponad rok temu, będzie wyodrębniona grupa wyposażona w sprzęt, która będzie opracowywała raporty, które nie zostały rzetelnie przygotowane przez firmy – na które to firmy będą oczywiście nałożone odpowiednie sankcje – a w niektórych wypadkach wręcz sami będziemy przygotowywali raporty środowiskowe, żeby skrócić czas na rozpoznanie postępowania przetargowego o cztery, pięć, a czasami nawet sześć miesięcy. I to jest to dodatkowe rozwiązanie, które staramy się wdrożyć, żeby szybciej zrealizować ten program. Dziękuję.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo.

Jak państwo widzą, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie unika nawet rozwiązań niekonwencjonalnych, dążąc do przyspieszenia tego procesu. Myślę, że to właśnie ekipa generalnej dyrekcji pod kierunkiem pana dyrektora Witeckiego tak naprawdę zmieniła profil działalności generalnej dyrekcji, jeżeli chodzi o relacje związane ze środowiskiem. Niewątpliwie nastąpił proces przyspieszenia. Muszę państwu powiedzieć, że mieliśmy ostatnio okazję spotkać się z panem komisarzem Dimasem w Brukseli. Myślę, że możemy powiedzieć, iż położyliśmy solidny fundament pod zmianę relacji z Komisją Europejską, w szczególności z DG Environmental, które do tej pory cechowała dosyć duża nieufność Komisji Europejskiej w stosunku do polskiego sektora inwestycyjnego głównie ze względu na dosyć swobodną interpretację procedur towarzyszących tym inwestycjom i na niedoceniając, zdaniem komisji, znaczenia problemów środowiskowych. To że wyznaczaliśmy obszary Natura 2000, to że poddamy rządowy program weryfikacji już po ustaleniu tych obszarów, sprawdzimy potencjalne pola konfliktów i będziemy próbować im zaradzić, zanim one powstaną, to chyba jest ten nowy kierunek polityki środowiskowej.

Myślę, że zdarzenia, które miały miejsce w 2007 r., uzmysłowiły wszystkim, jak niebezpieczne jest prowadzenie inwestycji bez oglądania się na europejskie normy środowiskowe. Jeżeli nie będziemy tego robić z wyjątkową pieczołowitością, to skala ryzyka, utraty środków, jest naprawdę ogromna.

(Głos z sali: Duża.)

Bardzo duża.

No i wreszcie slajd, który jest, jak sędzę, bardzo interesujący z punktu widzenia generalnego oglądu sytuacji: stan realizacji inwestycji z „Programu budowy dróg krajowych na lata 2008–2012”. Poszczególnymi kolorami zaznaczyliśmy fazy realizacyjne – od odcinków istniejących po odcinki w przygotowaniu.

Jak państwo widzą, ułożenie kolorów wskazuje, że koncentrujemy się na głównych ciągach dróg. W polskiej sieci komunikacyjnej brakuje dzisiaj kręgosłupa komunikacyjnego, do którego odnoszą się różnego rodzaju relacje biznesowe, komunikacyjne, transportowe. Zwróćcie państwo uwagę, że nawet chyba najszersza w naszej historii analiza możliwości rozwojowych kraju – mówię o raporcie „Polska 2030”, sporządzonym przez zespół pana ministra Boniego – również w dużej części odnosi się do sieci komunikacyjnej jako jednego z podstawowych wyznaczników strategicznych decyzji dotyczących rozwoju kraju. Pojawia się w związku z tym pole spójności różnych działań i pole spójności analiz, dzięki któremu będziemy mogli z dosyć dużą dozą prawdopodobieństwa określać poszczególne obszary decyzyjne, czyli to, jakie decyzje rozwojowe w jakich obszarach kraju będą podejmowane.

Jakie ma to znaczenie dla sektora drogowego? Myślę, że nie muszę tego wyjaśniać szczegółowo. Wiadomo, że będzie to kwestia priorytetów realizacyjnych poszczególnych dróg. Oczywiście ideałem by było, gdybyśmy w ciągu bardzo krótkiego czasu zrealizowali wszystkie drogi naraz w najwyższym standardzie, w dodatku nie naruszając przy tym równowagi budżetowej. Pomiedzy stanem idealnym i wymarzonym a rzeczywistością jest jednak zawsze jakaś przestrzeń zmieniająca tę sytuację.

Chciałbym również zwrócić uwagę państwa, że te ciągi autostradowe są planowane na 2012 r., a więc dostępność kraju związana z największym iwentem promocyjnym – bo trzeba pamiętać o tym, że jest to iwent promujący nasz kraj na świecie – będzie zapewniona. Warto również zwrócić uwagę na to, że na drogach klasy S, kiedy musimy wybierać priorytety, a wybierać je musimy, też się staramy zapewnić maksymalną ciągłość, żeby tam, gdzie się da, fragment po fragmencie tworzył się ciąg, a nie żeby to był szereg fragmentów rozrzuconych w przestrzeni. Chociaż czasem, z przyczyn wynikających na przykład ze względów środowiskowych, z powodu stanu przygotowania musimy się decydować także na fragmenty ciągów.

No i to, co dzisiaj wszystkich bardzo interesuje, czyli ciągi autostradowe: Autostrada A1 Gdańsk – Nowe Marzy to odcinek już istniejący. Nowe Marzy – Toruń to jest odcinek w budowie, co do którego inwestor infrastruktury podjął decyzję o kontynuacji koncesji, a termin jego wykonania jest planowany na IV kwartał 2011 r. A więc od 2011 r. trasą A1 jedziemy od Torunia autostradą nad morze.

Odcinek Toruń – Kowal jest w tej chwili w przetargu, a termin wykonania jest planowany na II kwartał 2012 r. Oczywiście jest on planowany tak, żeby zdążyć na mistrzostwa. Odcinek Kowal – Stryków ma termin wykonania IV kwartał 2011 r. I dalej mamy autostradę A1. Stryków przyjmujemy jako punkt odniesienia ze względu na to, że jest to centralne skrzyżowanie autostradowe. Patrząc dalej na południe, mamy odcinek Stryków – Pyrzowice, długości 180 km. Obecnie została podpisana umowa z koncesjonariuszem, który do końca stycznia musi przedstawić tak zwane zamknięcie finansowe, co warunkuje dalsze dopuszczenie do realizacji inwestycji. Zamknięcie finansowe należy do koncesjonariusza, na którym spoczywa obowiązek wynegocjowania warunków z bankami. My pilnujemy, żeby na podstawie tak zwanego zamknięcia komercyjnego, zawartego w styczniu 2009 r., w sposób racjonalny obciążał on zobowiązania Skarbu Państwa.

Odcinek Pyrzowice – Sośnica, w budowie, planowany na 2012 r., Sośnica – Bełk, planowany na 2009 r., Bełk – Gorzyczki planowany na 2010 r.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Autostrada A2. Odcinek Świecko – Nowy Tomyśl, w budowie – myślę, że mieli państwo okazję się z nim zapoznać, swego czasu był bowiem długo dyskutowany – to najdłuższy w Polsce odcinek autostrady betonowej. Pokaże on, jakie walory ma autostrada betonowa. Od wielu lat toczy się spór i w środowiskach eksperckich, i wykonawczych, i w mediach, który typ technologii jest lepszy. Jak państwo widzą, staramy się sprawdzić również technologię betonową.

Odcinek Nowy Tomyśl – Stryków 1 już istnieje i bez względu na to, że od czasu do czasu mamy do niego większe lub mniejsze zastrzeżenia, Polacy bardzo chętnie z niego korzystają. Myślę, że ten popyt w żaden sposób nie jest tutaj zagrożony.

Odcinek Stryków 1 – Konotopa, czyli Łódź – Warszawa, mówiąc językiem geografii, ma być gotowy w 2012 r. Jest to odcinek, na którym przeprowadziliśmy zmianę z modelu koncesyjnego na pięć odcinków i w systemie tradycyjnym przeprowadziliśmy przetarg, który zakończył się podpisaniem umów.

Autostrada A4. Ja tylko chciałbym...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słucham?

(Głos z sali: Idzie dobrze.)

Autostrada A4 idzie dobrze i właściwie przeszła do historii, bo jest to pierwsza autostrada, która została wpięta w europejski system autostrad w tym roku, w związku z czym nie możemy już mówić, że Polska jest od niego odcięta. Chcielibyśmy, żeby tych wejść w system autostrad było więcej, ale tak jak pan dyrektor tu podpowiada, od Krakowa do Paryża jedziemy już autostradą.

Odcinek Szarów – Tarnów to II kwartał 2012 r., Tarnów – Rzeszów II kwartał 2012 r., Rzeszów Zachodni – Rzeszów Wschodni 2011 r., Rzeszów – Jarosław II kwartał 2012 r. i Jarosław – Korczowa II kwartał 2012 r. A więc do 2012 r. również ta autostrada będzie gotowa.

Dwóch króciutkich odcinków autostrady: A8 i A18, nie będę tu szczegółowo omawiał.

Jeszcze kilka krótkich informacji – myślę, że państwo je mają, więc tylko je zasygnalizuję – na temat dróg ekspresowych: Droga ekspresowa S5 to bardzo ważne połączenie i uzupełnienie systemu autostradowego. W jej dolnym przebiegu prowadzi z Poznania w kierunku na Wrocław. Droga ekspresowa S7 to kierunek Północ – Warszawa. S5, S7 i S3 to drogi południkowe, które mają kapitalne znaczenie przede wszystkim z punktu widzenia komunikacji międzyregionalnej w Polsce, ale oczywiście tranzytowo również wyprowadzają ruch z północy, w tym z portów polskich, na południe. Tu mamy S7 w jej przebiegu do Warszawy, no i S8, która będzie jedną z najistotniejszych dróg, jeżeli chodzi o skomunikowanie Wrocławia z Warszawą w przebiegu przed Warszawą.

Na koniec podam kilka informacji o podjętych działaniach. Jeśli chodzi o budowę nowych dróg, to, jak powiedziałem, podpisane są obecnie przetargi na 1264 km dróg wysokiego standardu, autostrad, dróg szybkiego ruchu i obwodnic, z czego autostrady stanowią 601 km. Wszystkie przetargi na autostrady będą ogłoszone do końca 2009 r. Rozpoczęliśmy budowę 700 km nowych dróg. Poprawiamy też oczywiście jakość infrastruktury.

Jeżeli chodzi o procedury, to chcielibyśmy również zwrócić uwagę na to, że liberalizacja specyfikacji istotnych warunków zamówienia nie ma na celu rozluźnienia

tych wzorów, ale przede wszystkim możliwość dopuszczenia do szerokiej oferty przetargowej znacznie większej liczby firm. Spodziewamy się, że efektem tego będzie między innymi podniesienie rangi wielu firm, które do tej pory dopiero na drugim stopniu podwykonawczym brały udział w tym programie.

W zarządzaniu drogami zabraliśmy się za likwidację absurdów w oznakowaniach drogowych. Plan odnow i wzmocnienia dotyczy prawie 1000 km dróg. Obecnie mamy, w zaokrągleniu, 777 km dróg w budowie i przebudowie, przy czym najwięcej jest autostrad – 317 km. Podpisaliśmy dwadzieścia osiem umów, trwa czterdzieści jeden postępowań przetargowych, a w remontach przewidzianych do końca 2009 r. mamy 901 km dróg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję, Panie Ministrze.

Czy jeszcze ktoś z zaproszonych gości chciałby zabrać głos? Może ktoś z wykonawców? Jak będą pytania, tak?

Otwieram dyskusję.

Może najpierw zabierze głos pan senator Kogut z racji jego inspirującej roli.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Przewodniczący! Panie Senator i Panowie Senatorowie! Panie Ministrze! Panie Prezesie!

Rzeczywiście to ja wywołałem ten temat i prosiłem o takie spotkanie, bo nie ukrywam, że jeśli chodzi o sprawy transportu, komunikacji w ogóle, nie tylko drogowej, ale i kolejowej, staram się, żeby to się odbywało ponad podziałami politycznymi, bo trzeba tu wspomnieć, że to wszystko też się spina dzięki poprzednikom. Niektóre rzeczy były przez nas analizowane, ustalane były pewne harmonogramy. Nie można powiedzieć, że za rządów PiS, za pana Kotlewickiego, poprzednika obecnego pana prezesa, nic się nie działo. Akurat ta współpraca układała się także bardzo pozytywnie. Nie ukrywam, że także dlatego powiedziałem do pana ministra o bezpieczeństwie, gdyż organizujemy wspólnie wiele akcji na temat bezpieczeństwa dzieci na drogach, gdzie dochodzi do wielu tragedii.

Co mnie skłoniło do poproszenia pana przewodniczącego – dziękuję mu za to – do zorganizowania tego spotkania? Jako senator uczestniczę w wielu spotkaniach. Jeśli jestem zapraszany – obojętnie czy przez firmy drogowe, czy kolejowe – w każdym spotkaniu uczestniczę. Nie ukrywam, że faktycznie wiele zrobiono jeszcze za czasów Prawa i Sprawiedliwości, a także teraz, za Platformy Obywatelskiej i PSL, w sprawie ustawy o zamówieniach publicznych. Była to ogromna nowelizacja. Nie zapominajmy tu o specustawie, która była zrobiona za naszej kadencji, gdzie zwłaszcza ja bardzo mocno naciskałem na to, żeby nie było tak, że ktoś się odwołuje siedemdziesiąt dwa lata, a inwestycja po prostu nie idzie. Obie ustawy zostały znowelizowane w 2008 r.

Panie Ministrze, może od razu przejdę do konkretów. Jakie obawy mają firmy? Są tu przedstawiciele, niech się wypowiedzą, bo nie ma co polemizować. Jak jedziemy przez Polskę, widzimy, że odbywa się tam wiele prac. Ostatnio jechałem „czwórka” i mierzyłem zegarkiem, o ile skrócę czas przejazdu, wjeżdżając w Chrzanowie do Krakowa. Około dwudziestu minut skracam czas jazdy, bo kiedy wjeżdżało się do Wieliczki, były potężne korki.

Sprawa pierwsza to ogromne zastrzeżenia dotyczące firm chińskich, bo ciągle ktoś jeździ na te mury chińskie i później puszcza plotkę, że już wchodzi firmy chińskie. Są ogromne obawy wyborców, bo mówię do wyborców, że możemy sobie wprowadzić do Polski konia trojańskiego. Są snute różne przypuszczenia. Tu jesteśmy wszyscy objęci tajemnicą, w związku z tym że mogą to być różni przedstawiciele, nawet służb czy firm chińskich.

Następna sprawa, Drodzy Państwo. Okazuje się, że jeśli chodzi o nasze polskie firmy, to wiele ich pada, a nie umożliwia się im startowania w przetargach. Następna sprawa: były ogromne zastrzeżenia, Panie Ministrze, na temat właśnie tych przetargów i firm teczkowych, że faktycznie przyjeżdżają firmy teczkowe, które nie mają żadnego zasobu ludzkiego czy technicznego, a później pozostałe firmy pracują jako podwykonawcy za marne grosze. Jest w związku z tym prośba do pana przewodniczącego, żeby się wypowiedział na te tematy. Ja nie chcę rozpatrywać tego indywidualnie, bo temat dotyczy całej Polski. Do pana prezesa też miałbym prośbę, bo bardzo często jeżdżę drogą nr 28, którą zaczęto robić od Medyki za czasów PiS, a teraz kończy ją obecna koalicja. Okazuje się, że obwodnice Gorlic są porobione, trzecie pasy na ropę są porobione, dojeżdża pan do Nowego Sącza i koniec, blokada. Most na Helenie zamyka nadzór budowlany, nie ma w ogóle problemu obwodnicy Nowego Sącza w kierunku Limanowej. Wiem, że Limanowa i Mszana Dolna mają obwodnicę.

Nie ukrywam, że będę serdecznie prosił pana ministra i pana prezesa na spotkanie, żeby ten problem rozwiązać. Z tą specustawą możecie, Drodzy Państwo, zrobić wiele. Cieszę się, bo my też monitowaliśmy i teraz, i za poprzednich rządów. Ja mówię: na sprawę Euro 2012 patrzmy apolitycznie, żeby wykorzystać ten trend, że kibice będą musieli czymś dojeżdżać. Lotnisk nie wybudujemy z dnia na dzień, ale można wybudować autostrady, kolej i można nią szybko dojechać. Nie ukrywam, że poprosiłem przedstawicieli firm, żeby była taka dyskusja i możliwość wymiany poglądów. Nawet poprosiłem pana Lecha Fronckielę, który bardzo dużo pracuje jako geodeta w innych krajach, żeby wymienić zdania. Nie przyjmuję, że jest to jakkolwiek atak na kogokolwiek, broń Boże, to nie jest atak. Chodzi o to, żeby sobie pewne sprawy wyjaśnić.

A jeśli chodzi o tych Chińczyków, Panie Ministrze, to gdzie by człowiek nie był na spotkaniu, to ino Chiny, Chiny, Chiny. Nie myślcie sobie, że tylko pytają o sprawy autostrad, ale pytają o sprawy kolei. Na jakiej podstawie weszli do Szczecina i chcą naprawiać wagony? Na jakiej podstawie – pan jest członkiem rządu, proszę więc o przekazanie tego panu ministrowi Grabarczykowi – robi się konsorcja, zakłady energetyczne, kolejowe, zakłady infrastruktury i Chińczycy, i Chińczycy. Nas wszyscy tak nie wpuszczają, nawet drogowców. Gdybyśmy chcieli coś zrobić w Austrii czy w Szwecji, to tam odpowiedzi są konkretne. Jest prawo austriackie, więc co tam Polaczki chcecie. Nie chcę już mówić, jak postąpił z polskimi firmami kanclerz Schroeder. Dziękuję. Nie będę więcej zabierał głosu.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Mamy już teraz większą wiedzę na temat inspiracji, która stała za propozycją pana senatora. Myślę, że pan minister się do tego odniesie.

Jeszcze pan senator Stanisław Iwan. Bardzo proszę.

Senator Stanisław Iwan:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Nie wiem, czy to jest przypadek, czy też trend układający się w pewną całość. Mianowicie w tej znakomitej prezentacji widzę różne drogi ekspresowe, ale nie widzę nieszczęsnej „trójki”, a jestem z Zielonej Góry. Dlaczego mówię: nieszczęsnej? Dlatego że są opóźnienia w przygotowaniu. Rozumiem, że na tych odcinkach, które są na zielono, dotyczących oddziaływania na środowisko, alternatywnych dróg itd., są jakieś opóźnienia, ale proszę mi powiedzieć, co stoi na przeszkodzie, żeby robić drugie nitki tych części, które są tu dumnie napisane jako odcinki istniejące, gdzie jest tylko jedna jezdnia. Dlaczego tu prace nie są kontynuowane? Miała być droga szybkiego ruchu, oddana początkowo w 2011 r., potem w 2012 r., teraz już się mówi, że w 2013 r. W dalszym ciągu widzę, że w myśleniu, czyli w niczym, jest ten odcinek od Nowej Soli do Legnicy. Jeżeli nie będzie on zapięty, to myśl przewodnia służąca temu, żeby drogę S3 budować jako alternatywę dla komunikacji przez Niemcy – a sytuacja wygląda w tej chwili tak, że z Dolnego Śląska, Krakowa i całego południa do Szczecina jeździ się przez ring berliński – będzie funta kłaków warta, jeśli nie będzie tych kilkudziesięciu kilometrów zrobionych w jakimś rozsądnym czasie.

Bardzo prosiłbym o udzielenie precyzyjnej odpowiedzi, bo u nas coraz bardziej panuje przekonanie, że po prostu się oszczędza na tej drodze ze względu na to, że trzeba w przyspieszonym tempie budować S5, S8 itd. Proszę mnie wyprowadzić z błędu, że tak nie jest, że nie jest to przierzucanie sił i środków kosztem realizacji naszej drogi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze pan senator Ortyl, potem pan minister, a następnie ciąg dalszy.

Senator Władysław Ortyl:

Dziękuję bardzo.

Mam krótkie pytanie, oczywiście w bardzo podobnym tonie do pytania kolegi, gdyż uważam, że S3 jest tak samo ważna jak S19, która się nie znalazła w prezentacji pana ministra. Prosiłbym o przybliżenie, jak tam wygląda sytuacja. I jeszcze pytanie bardziej ogólne. 2010 r. to jest czas, kiedy w Komisji Europejskiej będzie następowała rewizja sieci TNT. Jak w tym zakresie wyglądają przygotowania Polski do tego momentu? Można tu mówić oczywiście także o sieciach kolejowych i o sieciach drogowych, ale dzisiaj mówimy tu głównie o drogach. Mam też prośbę o informacje na temat S19 w kontekście TNT.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo.

Zacznijmy od Chińczyków. Anegdotalnie nawiązując do tego, co powiedział pan senator, wiele wizyt na chińskim murze świadczy o tym, że on stoi mimo upływu lat i że był solidnie zrobiony. Jest to jedyny obiekt na ziemi, który widać z kosmosu, musiała więc to być duża inwestycja i doświadczenia w zakresie dużej inwestycji zostały powtórzone w okresie olimpiady. Niewątpliwie jest to kraj o olbrzymim potencjale realizacyjnym i ten potencjał po olbrzymiej mobilizacji okresu olimpiady tam pozostał i w tej chwili szuka dla siebie miejsca na świecie.

A teraz po kolei, jak wyglądała sytuacja. Pierwsze umowy, Panie Senatorze, jeżeli chodzi o umowy z Chińczykami, podpisał pan dyrektor Kotlarek z jedną z dużych chińskich firm, a więc tak naprawdę to nie my zaczęliśmy tradycję współpracy z Chińczykami. Trzeba jednak pamiętać, że przyjęliśmy założenie otwartej formuły przetargowej po to, aby dostęp do rynku był transparentny i po to, abyśmy mogli rozszerzyć uczestnictwo w nim nie Chińczyków czy firm indyjskich lub jeszcze innych firm zagranicznych, które do nas stukają, bo to jest nie tylko chiński rynek wykonawczy, ale przede wszystkim naszych firm, rodzimych. Oczywiście skorzystały z tego firmy chińskie, oferując zaskakująco atrakcyjną ofertę cenową. Jeżeli zaś chodzi o parametry techniczne tej oferty, to myślę, że zespół pod kierunkiem pana dyrektora Rudnickiego sprawdził detalicznie, czy nie ma tam jakichkolwiek odstępstw. Jeżeli chodzi o przepisy dotyczące pozostałych elementów polskiego prawa, czyli prawa dotyczącego zatrudniania, realizacji, opodatkowania itd., to Chińczycy nie otrzymują na mocy żadnych umów międzynarodowych jakichś szczególnych preferencji. Mają realizować te inwestycje zgodnie z prawem polskim i zgodnie z polskimi regułami.

Jeśli chodzi o poziom cen i płynący stąd niepokój, to zawsze jestem zaskoczony, kiedy sektor wykonawczy mówi do nas o cenach, które de facto sam kształtuje w przetargach. Państwo polskie i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, stwarzając warunki dostępu do strefy realizacyjnej, oczekuje oferty cenowej ze strony sektora wykonawczego i sektor wykonawczy taką ofertę prezentuje. Z punktu widzenia osoby odpowiedzialnej przede wszystkim za zapewnienie warunków realizacyjnych rządowego programu, w tym między innymi mechanizmu finansowego, mnie pozostaje tylko podziękować sektorowi za to, że dzięki tak atrakcyjnym ofertom będzie możliwe zrealizowanie większej ilości zadań rzeczowych; patrzmy na to też od tej strony.

Chciałbym zauważyć, nie tylko jako reprezentant rządu, ale również z racji moich doświadczeń realizacyjnych, że okres, w którym spadają ceny, jest okresem zastanowienia i dla strony zamawiającej jest okresem podjęcia działań, które mają zapewnić dwie rzeczy: perfekcyjną zgodność oferty przetargowej z tym, co jest oczekiwane i porównywalne z innymi ofertami – to jest nasze zadanie – oraz kontrolę jakości. Tu osobiście podjąłem decyzję o przesunięciu środków w ramach budżetu, którym dysponuję – na wniosek pana dyrektora Witeckiego, a myślę, że z inspiracji pana doktora Rudnickiego – na służbę, którą określam jako służbę ochrony jakości Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Taka służba ochrony jakości czy służba monitoringu jakości powstanie. Powstaną własne laboratoria generalnej dyrekcji – jak rozumiem już w grudniu przyjeżdża, Panie Dyrektorze, pierwszy sprzęt – które będą miały także charakter ruchomy, a więc badanie będzie się odbywało również na placu budowy, między innymi dlatego, żeby z jednej strony zapewnić realizację zgodnie ze standardami jakości, a z drugiej strony w sposób bardzo restrykcyjny podchodzić do tych, którzy zgłaszali ceny z jakimkolwiek założeniem, że realizacja może ukryć jakieś braki

jakościowe. Nie będziemy mieli wątpliwości co do tego, jak należy postępować z takimi firmami, czy jakie środki zastosować. Zależy nam na czasie, zależy nam na wykonaniu umów, ale nie będziemy mieli wątpliwości, co zrobić z firmami nierzetelnymi, niewykonującymi swoich obowiązków i naruszającymi normy jakościowe.

Jeśli chodzi o dostęp do rynku, to reasumując, możemy powiedzieć tak: nastąpiło otwarcie. Myślę, że nie ma zastrzeżeń co do poziomu skrupulatności i profesjonalizmu oceny ofert. Rekord chyba padł, kiedy zespół pana dyrektora Witeckiego odpowiedział w ciągu pięciu dni...

Pięciu czy trzech, Panie Dyrektorze?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Pięciu.

...na tysiąc dwieście pytań. Jakoś udało nam się te pytania obronić. Mój apel do sektora wykonawczego jest taki, żebyśmy traktowali serio pytania w procedurze przetargowej i przysługujące w związku z nią środki zgodnie z racjonalną oceną sytuacji: żeby nie stawały się one elementem przedłużania procedury, bo damy sobie z tym radę.

Wydaje mi się, że stało się też coś, co powinno chyba ucieszyć sektor – powiedział to sam pan minister Rostowski, nie ma więc chyba bardziej wiarygodnego źródła – mianowicie w 2010 r. mamy największy w historii Polski budżet realizacyjny na drogi, co znaczy, że nie ma zagrożenia brakiem frontu robót, a raczej chodzi o to, żebyśmy się w tym wszystkim zmieścili.

Chciałbym również powiedzieć, że takie zapewnienie budżetu na 2010 r. powoduje, iż kiedy front robót się rozwinie, to oczywiście będzie kontynuacja w roku 2010 i 2011, bo to nie są inwestycje jednoroczne.

Reasumując: jest więcej pieniędzy na drogi, prosta, klarowna procedura i będziemy dążyć do uproszczenia oraz jeszcze bardziej klarownego, transparentnego przebiegu przetargów. Myślę, że ewidentne podniesienie jakości i sprawności operacyjnej generalnej dyrekcji w zakresie tych inwestycji, podniesienie i ochrona jakości realizacji środkami, którymi dysponuje generalna dyrekcja, sprawia, że na świecie ocenia się nasz rynek jako atrakcyjny. Może śledzą państwo prasę światową, nie tylko krajową, jeśli chodzi o autostrady? Anegdotycznie powiem państwu, co powiedział jeden z reprezentantów Europejskiego Banku Inwestycyjnego na spotkaniu negocjacyjnym: Polska to jest taki dziwny kraj. We Włoszech wszyscy dyskutują o piłce nożnej i kibicują tej lub innej drużynie, a w Polsce wszyscy gadają o autostradach i obstawiają, czy zdążą, czy nie zdążą.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

To cieszy.

Taka jest ocena kogoś z zewnątrz. Podobno w ocenie zewnętrznej Polska jest krajem, w którym zainteresowanie społeczne inwestycjami infrastrukturalnymi jest zdecydowanie ponadprzeciętne, mam więc nadzieję, że sprostamy temu.

Jeżeli chodzi o drogę S3, to poproszę o wypowiedź generalnego dyrektora lub pana dyrektora – to jest do ustalenia. W sprawie sieci TNT poproszę pana dyrektora Waszkiewicza z Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury. Jeżeli chodzi o S19 i nasze plany z nią związane, to pozwolę sobie sam nakreślić, jaki mamy tu pomysł na sprawę.

Pan dyrektor, czy pan dyrektor Rudnicki?

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

To w kolejności.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stępień: Pan dyrektor Rudnicki w sprawie S3.)

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Tomasz Rudnicki:**

Szanowny Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Jeżeli chodzi o drogę S3, to mamy następującą sytuację. Na tej prezentacji mamy zaznaczony kolorem pomarańczowym odcinek Szczecin – Gorzów, który jest w realizacji. Następnie mamy od Gorzowa do Nowej Soli – dokładniej mówiąc, do miejscowości Sulechów – odcinek, który jest objęty postępowaniem przetargowym. To postępowanie przetargowe zamierzamy przeprowadzić w takim tempie, aby okres zimowy wykorzystać na zakończenie procedury i w II kwartale 2010 r. rozpocząć prace budowlane. Rzeczywiście mieliśmy tam nie tyle kłopot, ile konieczność doprecyzowania wcześniej ustalonych dokumentów projektowych, jeśli chodzi o drugą decyzję środowiskową, która obowiązuje przy ubieganiu się o zezwolenie na realizację inwestycji.

Kolorem czarnym mieliśmy zaznaczoną drugą jezdnię obwodnicy Gorzowa i drugą jezdnię obwodnicy Międzyrzecza. Ja oczywiście pozwolę sobie wyrazić swój pogląd na ten temat. Uważam, że budowanie obwodnic jednojezdniowych jest kłopotliwe zarówno dla inwestora, jak i dla mieszkańców, dlatego przystąpiliśmy do budowy drugiej jezdni. Jeżeli chodzi o obwodnicę Gorzowa, jesteśmy na etapie projektu budowlanego. Realny termin ogłoszenia przetargu to wrzesień 2010 r., czyli trwają tu bardzo intensywne prace. Jeśli chodzi o drugą obwodnicę, miejscowości Międzyrzecz, przetarg jest planowany na sierpień – wrzesień 2010 r. Złożyliśmy już wniosek o decyzję środowiskową i kończymy prace związane z projektem, czyli te inwestycje będą budowane. Jeśli zaś chodzi o drugie jezdnie, to moja sugestia, że pomysł budowania jednej jezdni nie był najlepszy, polega na tym, iż dobudowanie drugiej jezdni niejednokrotnie kosztuje trzy razy więcej niż budowanie od razu dwóch jezdni.

Dalej mamy odcinek Sulechów – Nowa Sól, wynoszący 44 km. 21 maja złożyliśmy wniosek o decyzję środowiskową, trwają prace projektowe, termin ogłoszenia przetargu na realizację to również sierpień – wrzesień 2010 r.

Dalej mamy odcinek Nowa Sól – Legnica, bardzo ważny dla połączenia Szczecina z autostradą A2, a następnie autostrady A2 przez Zieloną Górę z autostradą A4, tworzący spójność sieci. Ogłoszenie budowy tego odcinka jest przewidziane w I kwartale 2011 r. Oczekujemy już na wydanie decyzji środowiskowej – wniosek został złożony 25 czerwca. Trwają prace projektowe, a po decyzji środowiskowej będą prowadzone szczegółowe prace nad projektem budowlanym i wykonawczym. Dalej mamy odcinek Legnica – Lubawka, gdzie również oczekujemy na wydanie decyzji środowiskowej. Możliwy do ogłoszenia termin przetargu to IV kwartał roku 2010 lub I kwartał roku 2011.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo.

Ja chciałbym dodać jedno słowo komentarza dotyczącego drogi S3. Zgadzam się z panem senatorem, że inwestycje infrastrukturalne są kwestią kontynuacji i przekazywania pałeczki między ministrami bez względu na to, skąd pochodzą, ale akurat

jeżeli chodzi o sprawy S3, to całe szczęście, że nie kontynuujemy polityki naszych poprzedników, ponieważ groziła ona utratą bardzo poważnego dofinansowania. Mamy nadzieję, że nasza ostatnia wizyta w Brukseli tę sprawę wyjaśniła i dokonała przełomu w tych relacjach. To właśnie na S3 mieliśmy przykład tego, w jaki sposób swobodnie, powiedziałbym nawet frywolnie, można podejść do kwestii procedury w zakresie wyznaczania przebiegu dróg, trasowania dróg, wariantów alternatywnych i jak można przez kilka lat kontynuować bardzo niebezpieczne zabawy z Unią Europejską, które koniec końców po trzech, czterech latach kumulują się w zagrożeniu utraty dofinansowania na olbrzymią kwotę. Jestem przekonany, że komisarz Dimas zrozumiał nasze argumenty, zrozumiał dobrą wolę rządu polskiego. Podjęliśmy działania kompensacyjne i sądzę, że naprawimy szkody, które zostały poczynione w środowisku. I to jest właśnie przykład tego zwrotu oraz innej polityki środowiskowej w zakresie budowy dróg.

Jeśli chodzi o TNT i o procesy, czeka nas rewizja sieci TNT. Zdajemy sobie sprawę z ważności tego problemu, trwają bardzo szczegółowe, istotne przygotowania w resorcie infrastruktury. Jeżeli chodzi o TNT, to głos zabierze pan dyrektor, a ja pozwolę sobie powiedzieć jeszcze słówko w sprawie S19 i nowej struktury organizacyjnej tego przedsięwzięcia.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury
Jarosław Waszkiewicz:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Rozumiem, że kontekst pytania był również związany z drogą S19 i siecią TNT. Proszę państwa, rewizja sieci zapowiadana na rok 2010 bardzo wcześnie wywołała po naszej stronie prace przygotowawcze. Od ponad dwóch lat resort przygotowuje się do tej rewizji. Metodą kolejnych przybliżeń i omówień konsultacji społecznych typowane są projekty i propozycje dotyczące rozszerzenia tej sieci. W ostatnim czasie została dokonana ostatnia iteracja i zatwierdzona przez kierownictwo resortu lista projektów, które oficjalnie będą jeszcze podlegały wstępnym konsultacjom z Komisją Europejską jako propozycja ze strony polskiej. Na tej liście znalazła się oczywiście droga S19 i zostało to już wewnątrznie uzgodnione i zatwierdzone.

Jeśli chodzi o dalsze kroki, to strona polska byłaby już gotowa do prowadzenia dyskusji na ten temat z Komisją Europejską. Niestety, jest jeszcze trochę za wcześnie. Sprawdzamy to na wszelkie możliwe sposoby, zadając różne pytania Komisji Europejskiej, ale niestety, odpowiedzi są albo bardzo lakoniczne, albo niewiele mówiące, albo odsyłają do późniejszego etapu dyskusji. Pytamy komisję między innymi o to, czy będzie wymagane przeprowadzenie analizy środowiskowej dla wszystkich naszych propozycji, i nie wiemy, jaka będzie odpowiedź Komisji Europejskiej. Pytamy również, kiedy można przeprowadzić wstępne konsultacje na temat naszych propozycji, i to też nie jest ustalone.

Co do samych zmian, to powiem jeszcze o jednej istotnej rzeczy. Komisja Europejska planuje zmianę podejścia do tworzenia sieci TNT w kolejnych perspektywach. Nacisk ze strony Komisji Europejskiej zostanie położony na zobowiązanie krajów członkowskich do realizacji zaproponowanych inwestycji w proponowanych ter-

minach. Czyli propozycja strony polskiej będzie traktowana jako zobowiązanie do realizacji jakiegoś ciągu drogowego w proponowanym terminie. Z tego zobowiązania państwa członkowskie będą rozliczane. To jest trochę inne podejście, niż było dotąd. Dotąd wyznaczenie sieci TNT miało na celu przede wszystkim określenie źródeł finansowania, dostępu do środków Unii Europejskiej, głównie z Funduszu Spójności, a także z linii budżetowej, tak zwanej linii TNT. Teraz nacisk jest położony na zobowiązanie krajów do realizacji projektów, które zaproponują. Nic się na razie nie mówi o środkach na ich realizację. Polska oczywiście walczy o to, żeby w kolejnej perspektywie finansowej pojawiły się podobne lub proporcjonalne środki na realizację projektów drogowych, jak te, które mamy obecnie w perspektywie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

(*Głos z sali:* Przepraszam, czy mogę zabrać głos?)

Pan minister, a potem pan senator Kogut.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Jeszcze w sprawie S19.

Proszę państwa, jeszcze dwie rzeczy. Oto pierwsza rzecz: jak państwo wiedzą, droga S19 stała się elementem zmiany modelu komunikacyjnego Polski północno-wschodniej, która w sposób jednoznaczny i ostateczny ma załatwić sporne sprawy środowiskowe pomiędzy nami i Unią Europejską, dzięki czemu nie wywołamy wielkiego niebezpieczeństwa zakwestionowania zgodności naszego programu z normami ochrony środowiska oraz idących dalej skutków finansowych. Druga rzecz: S19 będzie też pierwszą inwestycją, co do której minister infrastruktury podjął decyzję o zorganizowaniu jej w formie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia. Przymiarki dotyczące tego modelu organizacyjnego trwają już dosyć długo i mam nadzieję, że są na tyle dojrzałe, iż sprawdzą się w praktyce. Będzie to też sprawdzian kooperacji trzech województw. Siedzibą spółki ma być Białystok, miasto szczególnie newralgiczne z punktu widzenia nowego systemu. Dlaczego ma ona być tam? Dlatego że uważamy, iż jest to jedna z najtrudniejszych inwestycji drogowych. Trzeba mówić prawdę: jest ona trudna, jeśli chodzi o środowisko, przebiega bowiem przez obszary o dosyć dużej wrażliwości środowiskowej, jest też trudna, jeśli chodzi o ruch na niektórych odcinkach. Chodzi o to, aby ta inwestycja miała swój zespół, swój team, który będzie się wyłącznie nią zajmował i będzie rozliczany wyłącznie z jej realizacji. Wierzmy, że to spowoduje pewien przełom i przyspieszy sprawę.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Pan senator Kogut.

Senator Stanisław Kogut:

Panie Ministrze, zadam może trochę przewrotne pytanie. Wiem, że okres przygotowawczy każdej inwestycji trwa prawie dwa lata. My staraliśmy się to skrócić. Co pan by

proponował, żeby Senat – bo Senat może występować z propozycjami zmian legislacyjnych – przyspieszył te inwestycje. Drodzy Państwo, słowa pana ministra odnośnie do raportów dotyczących ochrony środowiska przyjąłem trochę z uśmiechem, bo wiem, co się dzieje. Bardzo szanuję ekologów z powołania, tych, którzy faktycznie nimi są. Gdyby mnie ktoś zapłacił takie pieniądze, jak słyszę, za protesty w Augustowie, to ja bym też na drzewie siedział, żeby taką kasę dostać, albo gdyby mi ktoś zaproponował takie pieniądze, żeby zrobić raport o oddziaływaniu na środowisko. Wiemy dobrze, że dzisiaj jest potężny protest dlatego, że skoro pan premier Schetyna i pan minister Grabarczyk nie mieli siły, żeby zrobić raport środowiskowy, zrobili to zwykli śmiertelnicy. Tak, Drodzy Państwo. Ja dzisiaj słuchałem w TVN, że był to główny argument ich protestu, że miały być zrobione raporty dotyczące Rospudy i że do dzisiaj nie są zrobione. Posłuchajcie TVN i jeśli jest inaczej, to proponuję, Panie Prezesie, żeby pan to sprostował. Moje pytanie jest przewrotne: co my jako senatorowie możemy zrobić, żeby to przyspieszyć?

I następna sprawa: umknęło mi jeszcze jedno pytanie, Panie Ministrze. Firmy pytają, czy wszystkie potrzebne materiały są ściągane z Chin przez firmy chińskie. Ja jestem patriotą tej Rzeczypospolitej, kochanej Rzeczypospolitej, i uważam, że dobry gospodarz powinien patrzeć na wszystkie firmy, które tu pracują, bo stopa bezrobocia wynosi 12%. Widzi pan, że nie ma tu żadnej złośliwości, tu jest po prostu troska o dobro naszej ojczyzny i o dobro firm. Jeżeli dziś się mówi, że wpływy z VAT są naprawdę duże mniejsze, to musimy patrzeć, żeby firmy były tworzone w Polsce, żeby VAT też wpływał do budżetu państwa. Mam te dwa pytania. Co państwo mogą zrobić, żeby jeszcze ten okres skrócić?

Drodzy Państwo, powiem tak: za rządów Prawa i Sprawiedliwości w tej kwestii było prawie jednomyślne głosowanie i teraz też były jednomyślne głosowania przy nowelizacji specustawy i ustawy o zamówieniach publicznych. Nie było żadnych ataków z jednej czy z drugiej strony. Te rzeczy są postawione ponad podziałami politycznymi. Mam jedną obawę: chciałbym, żeby był tu pan minister Grabarczyk, to powiedziałbym mu, że uważam, iż pieniądze na kolej nie będą wykorzystane. Nie jestem fanem pani Hübner, niebędącej już komisarzem, ale kiedyś pani Hübner powiedziała, że nie zostaną one wykorzystane. Śmiem twierdzić, że na kolej nie zostaną wykorzystane i obawiam się, żeby tak się nie stało także w wypadku pieniędzy na drogi. Dziękuję.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stepień: Dziękujemy bardzo.)

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję.

Jeżeli pan pozwoli, Panie Ministrze, ja bym jeszcze zabrał głos.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stepień: A, przepraszam.)

Pan senator Smulewicz, tak? Jeszcze jedno pytanie.

Senator Eryk Smulewicz:

Panie Ministrze, Panie Przewodniczący, jeszcze jedno pytanie. Mówiliśmy tu o drogach ekspresowych, w prezentacji nie ma też informacji na temat drogi S10. Ja akurat pochodzę z tego regionu i szczególnie interesuje mnie perspektywa realizacji drogi na odcinku Płońsk – Toruń. Zapewne pana przewodniczącego będzie nurtowało pytanie dotyczące szybkiej realizacji tej inwestycji. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Muszę przyznać, że jest znacznie lepiej, niż było, to znaczy ta utwardzona i wyremontowana S10 tak naprawdę podniosła znakomicie komfort jazdy. Ale oczekuje się też drugiej jezdni i wydaje mi się, że panowie to rozstrzygną. Miałbym tylko jeszcze jedno pytanie, Panie Ministrze: jak w tej chwili wygląda inżyniera finansowa, to znaczy jak się sprawdza ten nowy mechanizm? Jak wiemy, dotychczasowe ściąganie pieniędzy z rynku poprzez obligacje skutkuje. Czy macie zamiar do końca roku coś zrobić, czy w tej chwili wszystko to się spina? Jak to wygląda? Takie miałbym pytania.

Bardzo proszę pana z „Polskiego Kongresu Drogowego”.

**Pełnomocnik Prezesa Zarządu
Stowarzyszenia „Polski Kongres Drogowy”
Tomasz Kowalczyk:**

Dziękuję bardzo.

Ja czuję potrzebę zabrania głosu, ponieważ pan senator Kogut zadał pytanie, co by jeszcze można dodatkowo zmienić w prawie. Chciałbym powiedzieć, że według opinii całego środowiska, zarówno zarządców, jak i wykonawców oraz tych, którzy przygotowują inwestycje, zmiany w prawie są najczęstsze, jakie tylko mogą być w sektorze dotyczącym inwestycji infrastrukturalnych. Nie mówię o drogownictwie, ale o inwestycjach infrastrukturalnych w ogóle. To powoduje sytuację – nie są to tylko i wyłącznie opinie ekspertów środowiska, ale także opinie ekspertów z kancelarii prawnych – że choćby w prawie zamówień publicznych mamy obecnie już dwie tego-roczne nowelizacje. A to jest przykład, że cały czas mamy do czynienia z kroczącymi zmianami i trudnością dostosowania się środowiska do tych zmian.

Rozumiemy, że jest to pewien koszt wcześniejszego niedostosowania, ale to i tak cud, że w tym wszystkim jakoś możemy się zorientować. Tym bardziej powinniśmy zwracać uwagę na to, żeby te zmiany wprowadzać tak, aby były one jak najbardziej przyjazne. Może to też, bez wątpienia, powodować pewnego rodzaju zagrożenia formalne już przy przygotowywaniu inwestycji.

Inna rzecz, którą też chciałbym skonstatować i jednocześnie zadać pytanie, to sprawa dotycząca Chińczyków. My w sektorze infrastruktury mamy długie tradycje współpracy z Chińczykami, poczynając od lat bezpośrednio powojennych i spółek, które działają do chwili obecnej. Nie będę wymieniał ich nazw, ale chodzi tu o przedsięwzięcia jedyne w Europie i bardzo szczytne. Jednocześnie mamy do czynienia z sytuacją, kiedy to cały rynek Unii Europejskiej broni się już nie tylko, jeżeli chodzi o inwestycje. Mamy też potężny problem dotyczący polskiego przemysłu obuwniczego, który pada między innymi przez ogromny import z Chin. Wiadomo, że podstawowym problemem, wskazywanym zarówno przez zarządców, jak i przez wykonawców – przez wykonawców częściej, bo zarządcy są bardziej zainteresowani. Mówię tu o wszystkich zarządcach, bo sieć dróg w Polsce to nie jest tylko 16 tysięcy km dróg krajowych, ale 340 tysięcy km i drogi krajowe stanowią tam...

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Radosław Stepień: 353 tysiące km.)

Tak, 353 tysiące km. Pan minister mnie poprawił. Dziękuję serdecznie.

Od razu dodam: wliczając w to drogi gruntowe i zwirowe. Dzisiaj mówimy, jak rozumiem, tylko o tym twardym kręgosłupie, a poza programem budowy dróg krajo-

wych jest jeszcze sfera całego systemu drogownictwa w Polsce, która wykracza poza dzisiejsze spotkanie. Jest to temat, który bez wątpienia trzeba by dostrzegać całościowo, dlatego że dopiero wówczas można osiągnąć efekt sieci.

Jeżeli chodzi o Chińczyków i o firmy chińskie, to oczywiście otwarcie rynku na składanie ofert ze strony firm zagranicznych ma sens, jeśli jest podyktowane nie tylko kosztami, bo nie koszty są tu w końcu najważniejsze, ale także myśleniem o przyszłości. Mamy tu pewnego rodzaju obawy, które są wskazywane przez środowisko drogowców. Mianowicie my w tym czasie bardzo mocno rozbudowujemy zdolności produkcyjne polskiego sektora – zarówno jeśli chodzi o przygotowanie inwestycji, jak i jeśli chodzi o wykonanie – który po zrealizowaniu tego programu pozostanie z tymi zdolnościami finansowymi i w zasadzie nie będzie miał gdzie się z nimi zwrócić. Trudno sobie wyobrazić, że Chińczycy nas zaproszą.

Tego typu powiązania kapitałowe z naszymi partnerami w Unii Europejskiej wydają się pewniejsze, dlatego że dzięki temu mogą być otwarte dalsze rynki. Mówię to w nawiązaniu do perspektywy pewnej strategii. To trzeba byłoby chyba równoważyć. Poza tym obawy ze strony wykonawców – które są bardzo mocno akcentowane, i o których może wygodniej będzie powiedzieć mnie niż samym wykonawcom – dotyczą podkreślanego bardzo mocno faktu, że firmy chińskie powinny obowiązywać takie same prawa i takie same zasady zarówno u nich w kraju, jak i tutaj. Tymczasem nie ma jasności co do tego, jaki poziom subwencji będą stosowały firmy chińskie, które tu będą przychodzić. Czy działania, które będą prowadziły, nie będą działaniami dumpingowymi. Jest to sprawa niezwykle delikatna. Nikomu na pewno nie zależy na tym, żeby opóźnić realizację programu, a wręcz przeciwnie – wszyscy chcą jak najbardziej ją przyspieszyć. Ale poza kosztami jest tu ta bardzo istotna kwestia.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.
Panie Ministrze, bardzo proszę.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję bardzo.

Może zacznę tak trochę ze środka, czyli powiem o tym nowym modelu finansowym. Tak, to prawda, że do końca tego roku jest to jeszcze pewien model eksperymentalny, ale funkcjonuje i to bardzo sprawnie, biorąc pod uwagę, że tak naprawdę wszedł w życie w sierpniu. Dzisiaj stan realizacji jest taki: na 7 miliardów 850 milionów zł górnego limitu obligacyjnego, do jakiego możemy to zadłużyć, mamy zebranych niemal 6 miliardów zł, przy czym nadsubskrypcja – to ważne – opiewa na 13 miliardów 500 milionów zł, czyli przy 6 miliardach zł zapotrzebowania chętnych było na 13 miliardów 500 milionów zł. W jednej z emisji zrobiliśmy dogrywkę na 300 milionów zł, bo tak duży był popyt. Mamy przy tym takie porozumienie z ministrem finansów, że przede wszystkim obligacje są uruchamiane zgodnie z naszym zapotrzebowaniem i zgodnie z polityką obligacyjną rządu. Dlatego czuwa nad tym minister finansów, który ma oczywiście olbrzymi wpływ na politykę finansową Banku Gospodarstwa Krajowego, żeby emisja obligacji tego banku była skorelowana z emisją

obligacji państwowych, skarbowych. My nie możemy doprowadzić do gwałtownych ruchów rywalizacji tych produktów na rynku finansowym.

Wydaje się, że banki oraz inwestorzy, krajowi i zagraniczni, coraz częściej widzą inwestycje infrastrukturalne jako inwestycje pewne. Być może chodzi o stopę zwrotu, nie taką jak w wypadku niektórych inwestycji komercyjnych, ale w czasach, kiedy inwestycje stricte komercyjne są obłożone dosyć wysokim progiem ryzyka, inwestycje infrastrukturalne wydają się atrakcyjne i to wykorzystujemy. We wczorajszej albo w dzisiejszej prasie wyczytałem informację – przyznaję, że zawsze wtedy robi się ciepło na sercu – że rynek Catalyst, równoległy do warszawskiej Giełdy Papierów Wartościowych, został zdominowany przez operacje związane z obligacjami infrastrukturalnymi. Zadebiutowały one około miesiąca temu i zdominowały rynek Catalyst, czyli wygląda na to, że jest tu bardzo duże zainteresowanie.

Jeżeli chodzi o kredyty EBI, akcja też się dobrze rozwija. Mamy spotkanie grudniowe w sprawie prezentacji zapotrzebowania na rok 2010, mamy potwierdzone daleko idące zainteresowanie EBI. Nie wydaje nam się to bardzo zagrożone. Również uczestnictwo w polskich projektach infrastrukturalnych EBI ocenia wysoko. Podwyższył się standard przygotowania tych projektów i dostajemy tu naprawdę dobrą ocenę.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na jeszcze jedną rzecz. Otóż przełom finansowy na autostradzie A2 nastąpił wtedy, kiedy EBI wykroczyło poza normalną procedurę przyznawania 50% dofinansowania i zasekurowało projekt finansowany na poziomie 75%. Rzeczywiście to robi wrażenie i daje zupełnie inny oddech.

Druga rzecz, jeżeli chodzi o zmiany w prawie. Świetnie by było, gdybyśmy mogli mieć jednorazowo doskonałą ustawę, ale nie udaje się to ani nam, ani innym krajom. Dlaczego? Dlatego że proces ewolucji rynku, ewolucji procedur ma charakter dynamiczny. Nigdy nie będzie tak, że jeśli 1 stycznia 2010 r. uchwalimy ustawę, to ona będzie obowiązywać idealnie przez pięćdziesiąt lat. Doskonałą się procedury przetargowe i to, moim zdaniem, w dobrym kierunku. Myślę, że takie jest nie tylko moje przekonanie instytucjonalne, ale również osobiste. Im prostsza i bardziej klarowna procedura, tym lepiej.

To doskonalenie się powoduje, że nie wykluczamy, iż będą dalsze, kroczące zmiany. Nie podzielałbym pańskich obaw dotyczących stopnia komplikacji. Moje doświadczenia jako uczestnika przetargu pokazują mi, że dzisiaj chyba nikt nie jest już takim samobójcą, żeby startować do poważnego przetargu bez wyspecjalizowanej, na bieżąco zorientowanej, perfekcyjnej obsługi specjalistów przetargowych. Dzisiaj chyba żadna poważna firma by sobie na to nie pozwoliła, a gdyby sobie na to pozwoliła, świadczyłoby to tylko i wyłącznie o jej powadze. Troszeczkę to jest tak jak w latach dziewięćdziesiątych, gdy – pamiętają to państwo – był wielki lament nad stopniem komplikacji polskiego systemu podatkowego, który rzeczywiście prosty nie jest, ale okazało się, że służby księgowo, doradcy itd. dali sobie z tym radę. Jeżeli ktoś sądzi, że jest on bardziej skomplikowany niż system niemiecki i francuski czy stawiany bardzo często za wzór system amerykański, to może być bardzo zdziwiony, jak tam te procedury są skomplikowane.

Dalsze zmiany, nad którymi dyskutujemy w tej chwili z generalną dyrekcją, dotyczą przyspieszenia na niektórych etapach procedur. Myślę, że bardzo ciekawą rzeczą jest próba umożliwienia przyspieszenia badań archeologicznych, które obok badań dotyczących środowiska są też elementem trudnym, powiedziałbym, nieprzewidywalnym, bo trudno nam dzisiaj powiedzieć, kiedy one się skończą. Pracujemy wspólnie z generalną dyrekcją, by przyspieszyć moment wejścia tych ekip, żeby mogły zacząć

w trochę innym momencie, żeby wcześniej zaczynały, żeby okres, w którym pan dyrektor dostaje pas drogowy do dyspozycji, nie przedłużał się o konieczność tych badań.

Jeżeli chodzi o prawo środowiskowe, to mamy je dosyć daleko zaawansowane. Kilka propozycji generalnej dyrekcji przedstawi jeszcze pan dyrektor.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Proszę, Panie Dyrektorze.

**Pełniący Obowiązki
Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Lech Witecki:**

Jeżeli chodzi o S10, to dyrektor Rudnicki zaraz się wypowie na ten temat. Ja chciałbym zwrócić państwu uwagę na jedną rzecz. Pytanie o to, kiedy poszczególne odcinki dróg będą powstawały, wiąże się bezpośrednio z zabezpieczeniem finansowym. Pamiętam spotkanie sprzed ponad roku, w którym być może uczestniczyli również obecni dzisiaj przedstawiciele wykonawców. Był wtedy apel do mnie osobiście, żeby w ramach kryzysu, który został oficjalnie ogłoszony już w listopadzie, zrobić wszystko, byśmy nie przeżyli tego, co przeżywają chociażby firmy w Hiszpanii. Proszę zwrócić uwagę na to, co się stało. Jeżeli ktoś obserwuje rynek i liczbę postępowań przetargowych, jakie zostały ogłoszone przez generalną dyrekcję, to zauważy, że my rzuciliśmy na rynek, lekką ręką licząc, ponad 50 miliardów zł. To jest kwota, o którą wykonawcy się starają, żeby wybudować drogi. Jeżeli państwo zwrócą uwagę na autostradę, to ja sam – praktycznie półtora roku już jestem w tej generalnej dyrekcji – i my wszyscy zadawaliśmy sobie pytanie, dlaczego negocjacje z koncesjonariuszami trwały po siedem, dziesięć lat. Dlatego że w negocjacjach nie uczestniczyli decydenci, tylko ich doradcy prawni i finansowi. Nikomu nie zależało na tym, żeby podjąć ostatecznie decyzję. Mało tego, śmiem twierdzić, że stwierdzenie „nie ma obrotu, nie ma kłopotu” dominowało między innymi również w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Jeżeli udowadniamy państwu, że w ciągu sześciu miesięcy jesteśmy w stanie spiąć ważne negocjacje, a teraz jedyne, o co się martwimy, to żeby się zamknęły finansowo na niektórych odcinkach, to jest to dowód, że przy dobrej współpracy można to zrobić. Mam nadzieję, że firmy to zrozumiały, co jest widoczne w postępowaniach przetargowych, szczególnie tych, które są realizowane w systemie „Projektuj i buduj”.

Jeśli przeanalizujemy, jak przed dwoma, trzema laty w „Projektuj i buduj” rozstrzygały się postępowania przetargowe, to się okaże, że były one dużo droższe nie ze względu na to, że firma musiała przygotować projekt, począwszy od postępowań tradycyjnych, ale ze względu na to, że firmy nie wierzyły, iż w procesie pozyskiwania poszczególnych decyzji, pozwoleń, które umożliwiłyby proces realizacji, będą miały wsparcie strony publicznej. To udało się zmienić. Tego nie zmienił kryzys, bo tak naprawdę my, udowadniając, że wspieramy firmy w pozyskiwaniu pozwoleń, bo zależy nam na tym, żeby te drogi wybudować, udowodniliśmy jednocześnie, że jeżeli te firmy biorą na siebie ryzyko zaprojektowania, to zawsze mogą zapukać do drzwi generalnej dyrekcji, do inwestora i powiedzieć: słuchajcie, jesteśmy na etapie pozwolenia, bardzo proszę, żeby ten proces nie trwał sześć, siedem, osiem, dziewięć miesięcy, tylko niech trwa, jak w niektórych wypadkach, dwa, trzy miesiące, co zostało już nieraz udowod-

nione. To jest to, co się zmieniło, i tak naprawdę efekty będziemy teraz widzieć. Nie wiem, czy pan senator wie, ale to, co się zdarzyło tak naprawdę w Augustowie, polegało na tym, że zgodnie z obowiązującym prawem ktoś zgromadził wszystkie dokumenty i zgodnie z prawem przygotował i próbował uruchomić tę inwestycję, która została zablokowana, za co teraz płacimy. Czasami zastanawiamy się, co mamy zrobić z fragmentem jakiejś drogi, żeby ją wykorzystać, bo została wybudowana na siłę. Teraz to się zmieniło i mamy przyspieszenie, jeżeli chodzi o podpisywanie niektórych umów i ogłaszanie przetargów, bo minister infrastruktury z generalną dyrekcją wziął na siebie w zeszłym roku ryzyko i przygotowywał raporty środowiskowe, które notabene są piętą achillesową tych wszystkich inwestycji, bez zmiany obowiązującego prawa. My nie czekaliśmy na zmianę prawa, tylko bazując na dyrektywach unijnych, które wszystkim były znane, przygotowaliśmy procedurę, na podstawie której już wtedy zlecaliśmy przygotowanie raportów środowiskowych. Dzięki temu w tym roku możemy ogłosić około czterdziestu przetargów; do końca roku pozostało do ogłoszenia jeszcze dziesięć.

Jesteśmy przygotowani do ogłaszania przetargów. To, o czym państwu powiedziałem, ten pomysł, na który wpadliśmy i który wymagał od nas zabezpieczenia pieniędzy – bo pamiętajmy, że jak generalna dyrekcja chce sama przygotowywać niektóre raporty środowiskowe, to musi mieć sprzęt, oprogramowanie i ludzi – zostało zabezpieczone i to robimy. Może w przyszłym roku będziemy już przygotowywać pierwsze raporty środowiskowe.

Jeżeli chodzi o resort infrastruktury, deklaracja odnośnie do rozpatrywania wszystkich naszych spraw dużo szybciej, niż są rozpatrywane wszystkie inne, jest przez nas bardzo często poruszana. Termin wydawania poszczególnych decyzji skróciliśmy dwukrotnie, a czasami nawet trzykrotnie. Pamiętajcie państwo, że nas obliguje teraz kwota pieniędzy. Postawiliśmy sobie jako priorytet, że mamy wydatkować jak najlepiej środki unijne. Po to została stworzona grupa zadaniowców generalnej dyrekcji, specjalistów od środków unijnych, nie drogowców, żeby opanować ten cały, bardzo skomplikowany, jak wicie, system wydatkowania środków unijnych i wszystkie te inwestycje są układane w taki sposób, żeby jak najszybciej nastąpiły refundacje, żebyśmy mogli się pochwalić tym wykorzystaniem, którym zresztą chwalimy się ostatnio, bo jesteśmy najlepszym krajem, jeśli chodzi o wykorzystanie środków unijnych. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Oby tak dalej.

Dobrze. Jeszcze parę słów o „dziesiątce” i...

(*Senator Stanisław Kogut: O „dziesiątce” do kasacji.*)

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Rudnicki:

Szanowny Panie Przewodniczący, Szanowni Państwo, kilka słów o drodze nr 10.

Kiedy powstawał program...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Senator Grzegorz Banaś:

Bardzo przepraszam, nie chciałbym przedłużać, ale może bym poprosił zatem i o „siódemkę”, ale o tej wersji od Warszawy przynajmniej do Kielc, której zupełnie

nie ma w tym programie. Dlaczego akurat ten odcinek „siódemki” wypadł? Jeśli pan przewodniczący pozwoli zgłosić to w trybie ekstraordynaryjnym, ale chcąc być...

(Przewodniczący Jan Wyrowiński: Panie Senatorze, jak mogę panu senatorowi z opozycji nie pozwolić? To już bardziej senatora Trzczińskiego... Proszę zabrać głos, Panie Senatorze, i kończymy pytania.)

Chciałbym w kilku słowach poruszyć problem związany z przygotowaniem dokumentacji. Oczywiście przebudowa dróg czy budowa nowych ma służyć przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa na drogach. Chciałbym w związku z tym zapytać, czy w ostatnim czasie weryfikowano wcześniej obowiązujące standardy, normy, czy inne przepisy, które są brane pod uwagę przy przygotowywaniu dokumentacji pod kątem bezpieczeństwa przyszłych dróg. Chciałbym wskazać na przykład realizacji w ostatnich latach przebudowy dróg, które nie spełniły swojego celu, czyli zamiast doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa, doprowadziły w moim przekonaniu, mimo wydanych dużych pieniędzy, do tego, że to bezpieczeństwo się pogorszyło. To jest zdjęcie drogi, która była całkiem niedawno wykonana, ale w oparciu o dokumentację przygotowaną dwa, trzy lata temu, gdzie z drogi, na której było szerokie pobocze, zrobiono drogę, na której w miejsce poboczy wybudowano głęboki rów, a po drugiej stronie ścieżkę rowerową. W ubiegłym tygodniu w tym właśnie miejscu zginął człowiek i to nie osoba, która jechała samochodem, ale rowerzysta, który po prostu przy mijaniu się z drugim rowerzystą zsunął się do tego rowu. Taki wypadek śmiertelny miał miejsce w ubiegłym tygodniu na tej drodze, w miejscu, które zostało tu sfotografowane.

Chciałbym zapytać, czy przeprowadzono taką weryfikację, bo mam wrażenie, że czasami rozwiązania stosowane przez inżynierów przygotowujących przebudowy są na to naprawdę nieczułe. Przy przebudowie tej konkretnej drogi szereg osób obserwujących wskazywało, że ten problem się pojawi. Ja sam mogę powiedzieć, że gdy jest ciemno bądź jest mgła, praktycznie każdy jest przekonany co do tego, że poza pasem drogowym znajduje się pobocze, i dlatego w każdej chwili może zjechać do rowu, który jest dosłownie w granicy pasa drogowego. Nie wiem, czy moje intencje są zrozumiałe? Zmierzam do pytania, czy zweryfikowano, przeanalizowano pewne standardy, które obowiązywały w ostatnich latach, tak żeby dokumentacja dróg, które są obecnie budowane, była przygotowana nie tylko zgodnie z przepisami, ale racjonalnie. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

To jest ostatnie pytanie.

Krótko może o tej „dziesiątce” i „siódemce”, a potem pytania pana senatora Trzczińskiego i będziemy kończyli.

Bardzo proszę.

**Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
Tomasz Rudnicki:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Panowie Senatorowie!

Na temat drogi nr 10 trudno mieć dużo do powiedzenia. Kiedy we wrześniu 2007 r. był zatwierdzony program budowy dróg krajowych, ani nie znalazła się w tym programie droga nr 10, ani żadne środki na realizację tego programu, poza dwoma

punktami. Była to obwodnica Stargardu, która wynikała z zobowiązania rządowego inwestora, który się znajduje w tamtej okolicy, jak również obwodnica Wyrzyska jako inwestycja punktowa. Na całym przebiegu trasy Szczecin – Bydgoszcz – Toruń – Warszawa nie były prowadzone żadne prace ani nie były przeznaczone żadne środki na budowę drogi ekspresowej S10. W związku z tym, że jest to droga bardzo ważna, o dużym natężeniu ruchu, podjęliśmy działania, które miały skutkować tym, aby na całej jej długości, to jest ponad 500 km, doprowadzić nawierzchnię do bardzo dobrego stanu.

Skracając swoją wypowiedź, powiem, że na odcinku do Torunia jest wyremontowana cała droga. Jest to droga jednojezdniowa o bardzo dobrym standardzie. Jej długość wynosi prawie 300 km. Od Torunia przez miejscowości Blinno i Dobrzejewice jeszcze w tym roku były wykonywane prace na długości prawie 90 km z dwunastu mijankami, o czym było dosyć głośno. Prace te już się zakończyły. Ja również użytkuję tę drogę i wiem, że prace są zakończone i można tą drogą bardzo wygodnie i bardzo bezpiecznie się przemieszczać. Remont został zakończony i droga jest całkowicie przejezdna. Nad przebiegiem realizacji S10 trwają dopiero jakieś prace koncepcyjne, ale nie jest ona – jeszcze raz to podkreślam – ujęta w programie.

Droga S7. Jeśli chodzi o odcinek Warszawa – obwodnica Grójca trwają starania o decyzję środowiskową. Na odcinku Grójec – Białobrzegi jest końcówka budowy. Białobrzegi – Jedlińsk – oddana. Radom z obwodnicą Radomia – w postępowaniu przetargowym, do granicy z województwem świętokrzyskim również jest przetarg. Od granicy województwa świętokrzyskiego i mazowieckiego do Skarżyska-Kamiennej planowane jest ogłoszenie przetargu jeszcze w tym roku. Skarżysko-Kamienna – Występa – 17 km w budowie, Występa – Kielce jest oddana do ruchu i na odcinek Kielce – Chęciny – do tego kawałka dojdę – jest ogłoszony przetarg.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Mogę długo tak opowiadać, ale najgorszy odcinek, przyznam, jest w województwie małopolskim. Jest tam duży problem archeologiczny, według nas realizacja inwestycji może się przedłużyć nawet do dwóch lat.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo.

Jeszcze o tym bezpieczeństwie.

**Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury
Radosław Stępień:**

Dziękuję. Jeszcze króciutko o bezpieczeństwie.

Po pierwsze, zgadzam się z panem senatorem, że przez długi czas był to temat trochę zapuszczony. W tej chwili jest poruszony na kilku płaszczyznach. Zacznę od tego, że Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, której mam zaszczyt być wiceprzewodniczącym, w tej chwili bardzo ściśle współpracuje z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad i właściwie wszystkie większe projekty, szczególnie tam, gdzie pojawia się jakaś wątpliwość, zaczynają być opiniowane przez specjalistów z rady. Do tego, jeżeli chodzi o projekty EBI, których mamy bardzo dużo, przejęliśmy już standardy EBI, czyli analizy i audytu BRD. Audyt jest wykonywany na trzech etapach: na poziomie koncepcji, projektu i realizacji.

Jeśli chodzi o pozostałe projekty – o tym za chwilę jeszcze powie pan dyrektor – będziemy się starali, żeby już na etapie kopii pojawiała się analiza, a przynajmniej opinia dotycząca bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ostatnio generalna dyrekcja otrzymała takie instrukcje. Będę chciał w to włączyć krajową radę i być może będziemy musieli to z lekka rozbudować, żeby było tu też zewnętrzne, a nie wewnętrzne, ciało opiniodawcze, które jest oddzielone od procesu inwestycji drogowych, a koncentruje się wyłącznie na bezpieczeństwie ruchu. To jest istotne, bo wtedy nie wchodzi się w kontekst, tylko ocenia się to z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na bezpiecznej „ósemce” mamy w tej chwili najwyższy współczynnik – nie wiem, jak to ładnie ująć, bo tu wszystkie słowa są nieodpowiednie – spadku wypadków ciężkich, szczególnie ze skutkiem śmiertelnym. Cały program likwidacji miejsc niebezpiecznych przyniósł ten bardzo istotny spadek. Mam nadzieję, że ostatnie działania, które właśnie podjęliśmy, żeby jeszcze w fazie kopii – to jest bardzo ważna faza – narzucać standardy bezpieczeństwa ruchu drogowego i już wprowadzać opinię, już wprowadzać audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego, to jest najlepsze lekarstwo na to, żeby później uniknąć takich kłopotów jak ten. Przyznaję, że patrzę na to ze zdumieniem, a jako kierowca z przerażeniem, bo ten rów z nieoznakowanym poboczem wygląda dramatycznie. Proszę jednak zwrócić uwagę, Panie Senatorze, na jedną rzecz – akurat przykład jest tutaj niedobry, niemniej jednak jest to przykład – kiedy zapytamy specjalistów od budowy ścieżek rowerowych, a mamy w tej chwili niewielką grupę osób, która opracowuje standardy w skali kraju po to, żeby zwiększyć bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego, to akurat tutaj stopień separacji ruchu jest rzeczywiście dosyć duży. A profil tego rowu na pierwszy rzut oka budzi przerażenie i tu nie będziemy chwalić ani bronić tego rozwiązania, aczkolwiek z przyjemnością się zapoznam z tym, jak doszło do tego, że jest tu taki dosyć niebezpieczny profil. Dziękuję.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze.

Panu senatorowi dziękuję za taką, można powiedzieć, nowoczesną formę prezentacji pytania. Zachęcam innych senatorów, żeby również korzystali z takich form.

Panie Ministrze, dziękuję, Panie Dyrektorze, również dziękuję. Generalnej dyrekcji życzę w dalszym ciągu impetu w realizacji zadań nowatorskich, przełamujących też pewne schematy decyzji.

Zamykam posiedzenie.

(Koniec posiedzenia o godzinie 15 minut 10)

Kancelaria Senatu

Opracowanie i publikacja:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851