

Drogownictwo – zaciskanie pasa

Rozmowa z JANUSZEM PIECHOCIŃSKIM,
wiceprzewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury

– Euro 2012 miało być wielkim kołem zamachowym dla budowy dróg, które przybliżą Polskę do cywilizacyjnych standardów w tym zakresie. Dziś mówi się o diamentowej sieci drogowej, ale tylko dla wybrańców, czyli ośrodków, w których obywać się będą mistrzostwa. Dlaczego cała reszta ma ciągle tak daleko do porządnej szosy?

– Nie można się łudzić, że do mistrzostw Europy będzie gotowa 2100 kilometrowa trasa. Drogi ekspresowe są daleko w tyle za autostradami, na które skierowano cały rządowy impet. Rozpisano przetargi, budowy są w różnych fazach zaawansowania, ale już je rozpoczęto. Natomiast 50 procent dróg ekspresowych nie ma decyzji środowiskowych, ponieważ te wydane wymagają poprawek. Te mało optymistyczne informacje otrzymaliśmy niedawno z Ministerstwa Środowiska. Unia Europejska dofinansowuje większość budowanych w Polsce dróg. Bez pomocy Brukseli nie ma szans na realizację drogowych inwestycji. Uchybienia w decyzjach środowiskowych to nie bagatela. Każda inwestycja musi uwzględniać jej wpływ na środowisko. Jeżeli będzie uciążliwa nie ma szansy na dofinansowanie. A chodzi naprawdę o duże pieniądze. Przykładowo koszt obwodnicy Warszawy z Autostradą A2 to ponad dwa miliarda złotych. Unia Europejska pokrywa połowę tej kwoty.

– Na jakie inwestycje dotyczące „ekspresówek” możemy w takim razie liczyć?

– W ubiegłym roku na drogi ekspresowe zabrakło determinacji i w rezultacie przed zbliżającymi się mistrzostwami Europy może powstać połowa z planowanych pierwotnie kilometrów czyli około 1 tys. km. Sieć dróg ekspresowych będzie nie tylko krótsza niż zakładano, ale także szacunkowo. Żadna z nich nie ma szans na dokończenie przed Euro 2012. Z Gdańska do Poznania zabraknie co najmniej 75 km odcinka w rejonie Bydgoszczy.

– Drogi to barometr rozwoju gospodarczego. Nie pogonimy w przeobrażeniach przemysłowych za innowacyjno-

ścią bez inwestycji drogowych. Gdzie się podziały ambitne zamierzenia w tej mierze?

– Jest takie powiedzenie: tak krawiec kraje jak materii staje... W Polsce kierowanie resortem infrastruktury przypomina ciągle stąpanie po polu minowym. Za utrzymanie, modernizację i budowę sieci drogowej odpowiada i jest rozliczany minister. A przecież stan obecny to nie jego zasługa, lecz efekt wieloletnich zaniedbań i zaniechań, braku dobrego prawa, rynku wykonawstwa oraz pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy.

W całym świecie wskazuje się infrastrukturę jako główną barierę w procesach modernizacji kraju. W polskich realiach oznacza to mniejszą ekonomiczną konkurencyjność w przestrzeni europejskiej i nie spełnienie społecznych oczekiwań. Niestety, gdy trzeba wybierać priorytety budżetowe to przez lata wygrywała prosta kalkulacja: za brak 50 czy 100 kilometrów autostrady czy drogi ekspresowej nikt rządu nie obali, podczas gdy niezadowolone hutników, stoczniowców, lekarzy, górników czy nauczycieli już takie zagrożenie niesie.

– Czy to oznacza, że 2010 rok przyniesie zaciskanie pasa na drogownictwie?

– Na pewno taki ucisk będzie odczuwany. To już drugi rok z rzędu, gdy w budżecie państwa następuje znaczne ograniczenie wydatków na drogownictwo. Ze względu na trudności w dochodach państwa nie ma szans na należyte finansowanie inwestycji drogowych. Na sieć dróg krajowych blisko 90 procent wydatkowanych w 2010 roku środków pochodzić będzie z innych źródeł finansowania, czyli z Krajowego Funduszu Drogowego, kredytów, obligacji. W związku z kryzysem finansów publicznych w styczniu 2009 szef resortu infrastruktury nie tylko dał się ogrzać ministrowi finansów. Zdjęto z wydatków budżetowych 10 mld złotych. Ponadto obarczono resort obowiązkiem tworzenia nowego źródła finansowania inwestycji drogowych poprzez emisję obligacji i kredyty zaciągane przez KFD. Spowolniło to

na pół roku prace przygotowawcze i będzie miało poważny wpływ na płynność procesów inwestycyjnych w następnych latach. Niepotrzebnie zezwolono na realizację wsparcia dla dróg samorządowych przez resort administracji.

– Jaka jest zatem Pańska prognoza dla drogownictwa?

– Na poziomie wykonania z 2009 zaplanowano wydatki na bieżące utrzymanie dróg i odnowy. Środki na odnowy pozwolą tylko na prace na około 350 kilometrów, czyli poniżej planowanego wykonania w 2009 roku. W wyniku programu odnow, wspartego kredytem z Banku Światowego udało się powstrzymać regres w stanie nawierzchni dróg krajowych. Zejście z tymi wydatkami do poziomu 700 mln złotych w bieżącym roku i następnych latach oznacza przy rosnącym natężeniu ruchu znaczące pogorszenie stanu sieci i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Radykalnie wzrastać będą potrzeby głębokich i kosztownych modernizacji.

Zmniejszenie wydatków na bieżące utrzymanie i odnowę oznacza dramatyczne pogorszenie wolumenu robót dla małych średnich firm drogowych. A ze względu na lokalność obszaru działania nie uczestniczą one w pracach inwestycyjnych na autostradach i drogach szybkiego ruchu.

Finansowanie drogownictwa poprzez środki pochodzące kredytów i obligacji nie tylko podraża procesy inwestycyjne. Oznacza również duże obciążenie KFD na obsługę tych zobowiązań. W przyszłości może to ograniczyć znacząco zadania inwestycyjne, zwłaszcza przy słabych możliwościach płatniczych budżetu. Obawiam się, że przy utrzymaniu obecnych wydatków nastąpi zmniejszenie programu drogowego przy łącznym realnym finansowaniu na poziomie 12 -15 mld złotych w cenach ubiegłorocznych. Może to w ramach unijnej perspektywy 2013-2020 doprowadzić do radykalnego zmniejszenia jego wymiaru rzeczowego.

– Skoro wsparcia dla dróg samorządowych z resortu administracji było błę-

dem to jakie były inne możliwości finansowania?

– Inwestycje, modernizacje czy odnowy na drogach samorządowych powinny być koordynowane poprzez wsparcie budżetowe, ale za pośrednictwem KFD dla przyspieszenia budowy całościowego systemu transportowego. W KFD można było zastosować moją propozycję budowy wieloletniego programu. Programu opartego nie o dotację budżetową (rocznie po 1 mld złotych) czyli w praktyce po 60 milionów statystycznie na województwo lecz nieoprocentowaną pożyczkę spłacaną w 5 rocznych ratach. Pozwoliłoby to nawet przy obecnej bardzo trudnej sytuacji budżetu na wsparcie na poziomie co najmniej 2 mld zł w pierwszym roku, a w kolejnych latach 2,5 mld zł.

Błędem 2009 roku, który jest pochodną sytuacji finansów publicznych jest zmniejszenie programu odnow i rehabilitacji nawierzchni. Nie tylko przełoży się to na stan bezpieczeństwa i zwiększone wydatki w przyszłości. Przyniesie to również ograniczenie zakresu prac dla małych i średnich firm drogowych, które w coraz większym stopniu nie mają alternatywy dla bycia podwykonawcą dla dużych konsorcjów międzynarodowych. Zwiększenie udziału w budowie autostrad w systemie partnerstwa publiczno prywatnego, podyktowane skromnymi możliwościami finansowymi państwa znacząco obciążą przyszłe wydatki KFD obsługą zaciągniętych kredytów i emisją obligacji.

– Podróżując po Polsce widać pozytywne zmiany w sieci drogowej. Może nie są one na miarę potrzeb i aspiracji, ale odbijamy się od cywilizacyjnej zapaści w tej mierze sprzed 5 czy 10 lat temu. Nie zauważa Pan tych zmian?

– Oczywiście, że widzę zmiany na plus. Niewątpliwie jest zdecydowany postęp w budowie infrastruktury drogowej. Zwłaszcza jeśli chodzi o drogi krajowe. Nie zmienia to jednak faktu, że występują poważne opóźnienia w stosunku do zakładanego na początku 2008 roku programu. Nie moż-

na na te opóźnienia przymykać oczu, ponieważ realizacja programu odbywa się w oparciu o środki unijne, które są uzupełniane zaciąganiem kredytami i emisją obligacji. Z roku na rok program napotykać będzie, szczególnie po 2012 roku, na coraz większe problemy w jego finansowaniu. Nastąpi wyczerpywanie środków z perspektywy unijnej 2007 – 2013, które zderzy się z wysokim obciążeniem KFD spłatami zaciągniętych zobowiązań.

Trzeba też pamiętać o obciążeniu KFD zwrotem dla koncesjonariuszy utraconych dochodów za bezpłatny wjazd TIR-ów. Uważam, że milczenie na ten temat to wielki błąd Ministra Grabarczyka. Wkrótce opinia publiczna i tak się dowie, jak dużo środków z opłaty paliwowej i akcyzy pobieranych na budowanie dróg idzie na pozainwestycyjne wydatki.

– Gdyby Pan miał w skrócie przedstawić zmiany w sieci drogowej w ostatnich latach to co by o było?

– Podpisano umowy na budowę 1225 km dróg krajowych, w tym na 601 km autostrad oraz 624 km dróg ekspresowych, obwodnic i dużych przebudów dróg. Obecnie w budowie i przebudowie jest 777 km dróg krajowych w tym 317 km autostrad, w systemie Partnerstwa Publiczno – Prywatnego 265 km dróg ekspresowych i 109 km obwodnic.

Od 16 listopada 2007 r. oddano do ruchu 500 km dróg krajowych, w tym 166 km autostrad oraz 334 km „ekspresówek”, obwodnic i dróg po przebudowie.

W trakcie procedury przetargowej jest obecnie 41 postępowań przetargowych. Obecnie mamy w Polsce 1319 km dróg szybkiego ruchu, w tym 837 km autostrad oraz 482 km dróg ekspresowych. W ramach remontów i przebudów dróg (poza „Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012) w planie na 2009 rok znajduje się realizacja 232 zadań.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała:
JOLANTA TALARCZYK



JANUSZ PIECHOCIŃSKI – wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury.. Jest absolwentem SGPIIS-SGH. W tej uczelni był także pracownikiem naukowym w Katedrze Historii Gospodarczej i Społecznej. Jest politykiem Polskiego Stronnictwa Ludowego. Ma duże doświadczenie parlamentarne. Był posłem na Sejm z okręgu warszawskiego I, II i IV kadencji. W latach 1991-1997 był członkiem Sejmowej Komisji Finansów i Budżetu. Przewodniczył Nadzwyczajnej Komisji ds. Przeciwdziałania Patologii w Gospodarce w latach 1992-1993. Trzy lata później został wiceprzewodniczącym Komisji ds. Reformy Centrum Gospodarczego. W latach 2000-2001 był członkiem Narodowej Rady Integracji Europejskiej przy Prezesie Rady Ministrów RP. Przewodniczył Komisji Budżetu i Finansów (1999-2001). W latach 1999-2001 był prezesem Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Warszawie. W latach 2001-2005 przewodniczył Sejmowej Komisji Infrastruktury. W latach 2005-2007 był dyrektorem ds. procesów inwestycyjnych TOR.

tal

Wieże wodne

Wieże wodne niegdyś służące społeczeństwu jako rezerwuary wodne były elementem systemu rozprowadzania wody i były bardzo ciekawymi obiektami architektonicznymi wpisującymi się w nasz krajobraz. Obecnie architekci przyjęli założenie: że najwyższe zabudowania powinny być lokalizowane na najwyższych położonych terenach, a równocześnie rozpoczęto budowę wieżowców tak mieszkalnych jak i innych np: użyteczności publicznej, znacznie przekraczających możliwości zabezpieczenia dostawy wody gromadzonej w tych wieżach, jak i regulującej jej ciśnienie. Dlatego wieże wodne stanowią dziś w dużej mierze zabytki, często znajdujące się pod opieką konserwatorów zabytków, bowiem znalazły się w stanie spoczynku, czyli nie spełniają obecnie założonych dla nich funkcji. Toteż interesującym byłoby dokonanie analizy w jakim zakresie są one wykorzystywane np: dalej wypełniają za-

łożone cele, czy są tylko bezużytecznymi obecnie budowlami, przeważnie o ciekawym wyglądzie wpisanym w krajobraz, czy też np: służą jako wieże widokowe, lub też służą innym celom. Jeżeli Państwo posiadacie taką wiedzę, a na pewno ją posiadacie, prosimy o podzielenie się nią z wodociągowcami. Być może informacje, które nam przekazacie pozwolą na podpowiedzenie innym koleżankom i kolegom jak te obiekty można zagospodarować i zabezpieczyć przed zniszczeniem. Wyniki tej sondy opublikujemy na łamach naszego czasopisma oczywiście za Waszą zgodą.

Prosimy o życzliwe przyjęcie naszej prośby i w miarę obszernie opisanie stanu tych obiektów i ewentualne propozycje ich zagospodarowania.

TADEUSZ ZUBER