



Pomimo licznych zmian w przepisach nadal utrzymuje się absurdalna dysproporcja między czasem przeznaczonym na uzyskiwanie administracyjnych decyzji i uzgodnień a projektowaniem i wykonaniem budowy – podkreśla Zespół Wspólnych Inicjatyw, działający w ramach Polskiego Kongresu Drogowego. Zespół rozpoczął prace nad uaktualnieniem raportu o barierach w budowie dróg, przygotowanego w 2008 roku. W zestawieniu obecnych wad systemu inwestycyjnego w stosunku do diagnozy z ubiegłego roku już widać, że pojawiło się wiele nowych problemów.

Zespół Wspólnych Inicjatyw został powołany jesienią 2007 roku podczas III Forum PKD. Tworzą go drogowcy-praktycy oraz eksperci. ZWI w lutym zeszłego roku opracował raport „Bariery prawne utrudniające sprawne przygotowanie i realizację inwestycji drogowych”, który został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury oraz prezydium Sejmowej Komisji Infrastruktury. W czerwcu br. zespół wznowił prace. Podstawą nowej edycji raportu będą „Rekomendacje i wnioski” z Forum Przygotowania Inwestycji PKD, które obradowało w kwietniu br.

Podczas czerwcowego spotkania ZWI stwierdzono, że właśnie przewlekłość biurokratycznych procedur stanowi jedną z głównych przyczyn niedostatecznego zaawansowania w realizacji programów infrastrukturalnych. Tworzy to zagrożenia w wykorzystaniu środków z Unii Europejskiej. Widać to już z zestawienia zagadnień, które przygotował ZWI w zeszłym roku i zapisów z „Rekomendacji i wniosków” kwietniowego Forum Przygotowania Inwestycji PKD.

- W tej sytuacji szczególnej wagi nabiera uporczywe wskazywanie złych przepisów i praktyk, a niekiedy wręcz absurdów obecnych na każdym etapie przygotowania i realizacji inwestycji. Jednocześnie trzeba wskazywać rozwiązania i proponować możliwe do wprowadzenia usprawnienia – podkreśla Zbigniew Kotlarek, prezes PKD.

Raport z „drogowych barier”

Utworzono: środa, 08, lipiec 2009 09:44

To właśnie jest zadaniem ZWI. Zespół zweryfikuje wcześniejsze postulaty zmian, sprawdzi które zostały uwzględnione, a które należy powtórzyć. W ten sposób w ciągu najbliższych tygodni powstanie kolejny raport.

Podczas kwietniowych obrad Forum Przygotowania Inwestycji za najważniejsze dla usprawnienia inwestycji drogowych uznało wdrożenie systemu specyfikacji technicznych. Sprzeczne i niekompletne zapisy w specyfikacjach powodują, że oferenci zmuszeni są do zadawania pytań, na które ani projektant, ani zamawiający nie potrafi udzielić poprawnej i jednoznacznej odpowiedzi – podkreślano w stanowisku Forum. Wówczas też postulowano powołanie organizacji, która zajmie się procesem tworzenia dokumentów technicznych.

W katalogu wniosków Forum zawarto między innymi również zapis podkreślający, że nie można utożsamiać zapisu ustawowego „najkorzystniejszej oferty” z praktyką wyboru najtańszej oferty, co wynika z niezrozumiałej interpretacji prawa przez organ kontroli (NIK).

Postulowano więc podjęcie próby wykonania rzetelnej analizy, która wskaże zależność jakości projektów od poziomu ceny (określenie procentu jaki stanowi cena wybranej oferty w średniej cenie przetargu). W stanowisku Forum podkreślono, że opracowanie takie dałoby formalną podstawę zdefiniowania ustawowego pojęcia „rażąco niskiej ceny”. W ten sposób utworzona merytoryczna i formalna podstawa umożliwi odejście od wyboru ofert najtańszych, które nie gwarantują osiągnięcia odpowiedniego poziomu opracowań projektowych.

W zestawieniu „Rekomendacji i wniosków” kwietniowego Forum również wiele miejsca poświęcono zagadnieniom ochrony środowiska i jego procedurom. Podkreślono, że kompleksowe uwzględnienie zagadnień ochrony środowiska oraz analiza kosztów i korzyści środowiskowych związanych z realizacją danego zamierzenia inwestycyjnego powinna być przeprowadzana na każdym etapie przygotowania inwestycji na poziomie szczegółowości adekwatnym do tego etapu i prowadzona tak, aby unikać powielania już raz dokonanej oceny i procedury wyboru alternatyw. Zatem stopień szczegółowości poszczególnych raportów powinien być zwiększany w miarę zaawansowania prac projektowych i nie powinien ich wyprzedzać, a tym bardziej nadmiernie ograniczać. W stanowisku Forum podkreślono, że to wnioskodawca powinien mieć prawo decydowania, w którym etapie postępowania OOS przedstawi ostateczne rozwiązania konstrukcyjne i techniczne mające znaczenie dla realizacji wymogów ochrony środowiska.

Odrębne zapisy w dokumencie „Rekomendacji i wniosków” poświęcono metodzie „projektuj i buduj”. W celu szerszego jej stosowania uznano, że należy doprecyzować zakresy wymagań zamawiającego, jakie powinny być przekazywane oferentom tak, aby z jednej strony zapewnić właściwą jakość robót i optymalną cenę, a z drugiej strony nie spowodować, iż ryzyka projektowe pozostaną po stronie zamawiającego, a projekt nabierze charakteru projektu obmiarowego. Forum uznało, że brak ujednoliconych standardów techniczno-budowlanych w budownictwie drogowym utrudnia realizację projektów w tej formule i może zasadniczo wpływać na efektywność kosztową i czasową takich projektów.

Raport z „drogowych barier”

Utworzono: środa, 08, lipiec 2009 09:44

AS

Źródło: [Polski Kongres Drogowy](#)

Polecamy felieton filmowy:

- [W lesie paragrafów](#)