



Program budowy dróg krajowych na latach 2014-2023 w obecnej postaci jest mało realny do wykonania – uważa Barbara Dzieciuchowicz z Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa. Resort infrastruktury i budownictwa pracuje nad jego urealnieniem, przede wszystkim nad kwestią finansowania inwestycji. Zapowiada też zajęcie się kwestią systemu opłat za drogi. 5 stycznia rząd przyjął nowe przepisy dotyczące definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej.

– Program budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 z perspektywą do 2025 roku, który został uchwalony jeszcze przez poprzedni rząd we wrześniu, jest mało realny. Myślę, że trzeba zrobić przegląd tego programu zarówno pod względem rzeczowym, jak i finansowym – mówi agencji Newseria Barbara Dzieciuchowicz, prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa.

Program będzie realizowany przy wykorzystaniu zarówno środków unijnych, jak i wkładu krajowego, który pochodził będzie z Krajowego Funduszu Drogowego. W opinii ekspertów od strony finansowania krajowego jest zbyt optymistyczny. Środki mają pozwolić na zbudowanie blisko 4 tys. kilometrów autostrad i dróg szybkiego ruchu, a także 57 obwodnic miejskich. Jak ocenia Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, na inwestycje zapisane w programie potrzeba blisko 190 mld zł, a przewidziano na ich realizację jedynie 107 mld zł.

– Zarówno załącznik numer 1, który pokazuje zadania inwestycyjne, będzie urealniony, jak i załącznik numer 6. To jest Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, bardzo ważny załącznik, ale ma 52 strony, w związku z tym wszystkie inwestycje związane z poprawą bezpieczeństwa, choć potrzebne, to myślę, że są nierealne do zrealizowania w takim czasie i za te środki – mówi Dzieciuchowicz.

Z realizacją inwestycji wiąże się kolejny postulat branży drogowictwa, a mianowicie zmiana podejścia zamawiającego, czyli GDDKiA, do firm startujących w

przetargach.

- Zmiana dotyczyć ma warunków, jakie są stawiane firmom przystępującym do przetargów i kwestii rażąco niskich cen. Pojawiały się firmy, które w Polsce nie mają żadnego kapitału, nie mają żadnego doświadczenia, sprzętu ani ludzi, a wygrywają przetargi na drogi ekspresowe - mówi Dzieciuchowicz. - Chcielibyśmy, żeby główny inwestor korzystał z zapisów w zakresie weryfikacji firm, żeby wprowadzał zastrzeżenia dotyczące wykonania siłami własnymi kluczowych elementów inwestycji, bo tego nie ma w tych przetargach.

Istotną kwestią, którą będzie musiał się zająć w kolejnych latach resort infrastruktury i budownictwa, jest też system opłat za drogi. Jak podkreśla prezes OIGD, Polska dysponuje nowoczesną siecią dróg ekspresowych i autostrad, ale systemy pobierania opłat wciąż są przestarzałe i niejednolite.

- Umowa z firmą Kapsch, która obsługuje viaTOLL, kończy się w 2018 roku, ale czas biegnie bardzo szybko. Wiemy, że mamy koncesjonariuszy, ale pojawia się konieczność renegotjacji umów i znalezienia takiego modelu, który będzie dla wszystkich satysfakcjonujący. To jest zadanie bardzo poważne, nie na miesiąc czy dwa, dlatego już teraz trzeba zacząć o tym myśleć - wyjaśnia Dzieciuchowicz.

Źródło: Newseria