



Optymalizacja kosztów budowy

dróg to jedno z głównych zadań Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa. - Wyzwanie, przed którym dziś stoimy to Program Budowy Dróg Krajowych - powiedział na wyjazdowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury minister Andrzej Adamczyk. - Przede wszystkim odpowiedź na pytanie, czy możemy zoptymalizować koszty realizacji inwestycji drogowych? Taki proces optymalizacji trwa.

Do dziś nie wiadomo, czy zarezerwowana kwota 107 mld zł wystarczy na realizację całego PBDK, ani jakie inwestycje powinny być wykonane w pierwszej kolejności. W ministerstwie nie zdecydowano jeszcze, czy zostaną zidentyfikowane inwestycje, dla których nie ma zapewnionego finansowania, czy raczej będą wybrane te priorytetowe, które pojawić się muszą.

- Kiedy mówimy o drogach publicznych i transporcie drogowym, musimy dodać, że niezbędne są działania zmierzające do podniesienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym - dodał minister Adamczyk. - Dlatego przejąłem bezpośredni nadzór nad Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Nie możemy roli KRBRD sprowadzać tylko do realizowania ustawowych obowiązków w sposób bardziej urzędniczy niż kreatywny.

Dla wiceministra Jerzego Szmita głównymi zadaniami są: budowa nowych dróg, spójność komunikacyjna, poprawa stanu istniejących dróg i dbałość o ich bezpieczeństwo.

Zdaniem wiceministra wartość obecnego Programu Budowy Dróg Krajowych to około 200 mld zł. Aby go zrealizować brakuje zatem ponad 90 mld zł, a resort chciałby nie tylko wykonać go w całości, ale nawet dołożyć nieco inwestycji, zwłaszcza w północno-wschodniej Polsce.

Optymalizacja kosztów priorytetem MIB

Utworzono: wtorek, 15, marzec 2016 09:07



- Żeby realizacja planu była możliwa, ministerstwo powołało grupy robocze, których głównym zadaniem jest wypracowanie rozwiązań, które doprowadzą do obniżenia kosztów budowy dróg w Polsce – wyjaśnił Jerzy Szmit. – Oczywiście przy zachowaniu odpowiednich standardów, norm technicznych i wszystkich warunków, które powinny spełniać bezpieczne, wygodne i dobrze funkcjonujące drogi.

Pracują już zespoły ds. prawa ogólnego, zamówień publicznych, forum kontraktowego, techniki/technologii i finansowania infrastruktury. 4 kwietnia odbędzie się konferencja, podczas której podsumowana zostanie dotychczasowa praca zespołów.

- Chcemy powołać Narodowe Forum Kontraktowe, a więc miejsce stałego dialogu między branżą budowlaną, GDDKiA i ministerstwem – poinformował Jerzy Szmit.

Jednym z wymienionych strategicznych celów w MIB jest budowa korytarzy transportowych północ-południe (Via Carpathia). Będzie on miał priorytet w realizacji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych.

Jak zaznaczył wiceminister Szmit, PBDK nie jest jedynym programem dotyczącym infrastruktury drogowej. Mniejszymi, ale nie mniej ważnymi są: Program Likwidacji

Optymalizacja kosztów priorytetem MIB

Utworzono: wtorek, 15, marzec 2016 09:07

Miejsc Niebezpiecznych oraz Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2019.

Program Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych ma w swoim budżecie na ten rok 300 mln zł. Pieniądze na ten cel mają pochodzić z oszczędności po przetargach dla dużych szlaków komunikacyjnych. Jest również rezerwa subwencji ogólnej (336 mln zł w 2016 roku) na zapobieganie degradacji obiektów mostowych na drogach wojewódzkich, powiatowych i w miastach na prawach powiatu. Z kolei dla Programu Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na przestrzeni 4 lat (2016-2019) przewidziano 4 mld zł. Obejmuje on modernizację dróg powiatowych i gminnych. Tylko w tym roku dofinansowanie otrzyma prawie 200 zadań zgłoszonych przez powiaty i 293 inwestycji w gminach.

W listopadzie 2018 roku kończy się umowa operatora elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL. W tym roku resort musi podjąć decyzję w jaki sposób będzie ten pobór opłat realizowany, czyli jaka będzie koncepcja systemu przynoszącego wpływy do KFD, ale nie powodującego nadmiernych obciążeń dla jego użytkowników. Konieczne będzie też dalsze rozszerzanie systemu opłat elektronicznych o nowe odcinki autostrad, dróg ekspresowych i krajowych.

Kolejny problem to koncesyjne odcinki autostrad A1, A2 i A4. – Współpraca między ministerstwem, GDDKiA i koncesjonariuszami układa się bardzo różnie – wyznał Jerzy Szmit. Jako główne problemy wymienił nieelastyczne i długotrwałe umowy, poziom opłat, zatłoczenie na placach poboru opłat, dostępność autostrad i możliwość dobudowy pasów ruchu.

Przed Departamentem Transportu Drogowego również stoi kilka wyzwań, m.in. przeanalizowanie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców, poprawa funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego oraz wsparcie sektora transportu międzynarodowego. Wiceminister wspomniał też o opracowaniu i wydaniu nowych regulacji dotyczących znaków i sygnałów drogowych oraz szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Ilona Hałucha