



Specjalnie dla ArCADia-PRESS:

Wywiad z Radosławem Stępieniem

– podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury

ArCADia-PRESS: Jak Pan ocenia stan przygotowań do EURO 2012? Czy uprawnione jest stwierdzenie, że autostrady będą, ale dopiero po EURO? I jak wygląda stan przygotowań w zakresie innych przedsięwzięć infrastrukturalnych?

Radosław Stępień: Pragnę podkreślić, że nie budujemy dróg jedynie dla kibiców, tylko dla wszystkich kierowców. Mistrzostwa Europy w 2012 roku są dodatkowym wyzwaniem. Nowoczesna sieć dróg i autostrad ma służyć wszystkim, tak samo jak inne inwestycje infrastrukturalne związane z EURO 2012.

Obecnie w budowie i przebudowie jest 1400 km dróg krajowych. Trwają prace przy budowie nowych tras, w tym 735 km autostrad, 510 km dróg ekspresowych i 87 km obwodnic. Od 16 listopada 2007 r. do 12 listopada 2010 r. podpisaliśmy umowy na budowę 1737 km dróg krajowych, w tym na 743 km autostrad oraz 993 km dróg ekspresowych, obwodnic i dużych przebudów dróg.

Już teraz kierowcy mogą korzystać z autostrady A1 na odcinku Gdańsk – Grudziądz. Trwa budowa kolejnego odcinka od Grudziądza do Torunia, mającego 62 km (w systemie PPP). Planowane otwarcie tego odcinka ma nastąpić w połowie 2012 r. Zostały podpisane umowy i rozpoczęła się już budowa autostrady z Torunia do Strykowa – wraz z węzłem Stryków (połączenie z autostradą A2). Zakończenie robót jest planowane na kwiecień 2012 r. Na 40 km odcinek Stryków – Tuszyn w kwietniu tego roku został ogłoszony przetarg na realizację w systemie Zaprojektuj i buduj. Został uruchomiony również przetarg na doku-

mentację projektową dla odcinka autostrady A1 od Tuszyna do Pyrzowic (140 km). Projekt autostrady będzie gotowy w kwietniu 2011 r. W budowie są także śląskie odcinki autostrady A1: Pyrzowice – Sośnica oraz Bełk – Świerklany. 1 października br. podpisana została umowa na dokończenie budowy odcinka ze Świerklan do granicy z Czechami. Odcinki Sośnica – Bełk oraz największy autostradowy węzeł w Polsce w Sośnicy (na połączeniu A1 i A4) są już oddane do ruchu.

Jeżeli chodzi o autostradę A2 należy wskazać, że w chwili obecnej kierowcy mogą korzystać z odcinka od Nowego Tomysła do Strykowa o długości 254 km. W trakcie realizacji znajdują się również odcinki pomiędzy Świeciem a Nowym Tomysłem (105,9 km) budowany w systemie PPP oraz Strykowem a Konotopą (Warszawą) długości 91 km realizowany w systemie Zaprojektuj i buduj.

Budowane są również odcinki autostrady A4 od Krakowa do Tarnowa (o długości ponad 56 km) oraz Tarnów – Rzeszów (o długości 78 km). Umowa na realizację odcinka Rzeszów – Jarosław została podpisana we wrześniu br. Odcinek Jarosław – Korczowa realizowany będzie w latach 2010 – 2012 w systemie Zaprojektuj i buduj. Od granicy z Niemcami do Krakowa (Szarów) autostrada A4 już istnieje.

Również odcinek autostradowej obwodnicy Wrocławia w ciągu autostrady A8 długości 35,5 km znajduje się obecnie na całej długości na etapie robót budowlanych z przewidywanym terminem zakończenia prac na wszystkich odcinkach na czerwiec 2011 r.

↓ Autostrada A1 koło Piotrkowa Tryb.
/Foto: autor – Omega 933, źródło – Wikimedia Commons/



Czy koncentracja środków na budowie dróg związanych z EURO nie powoduje powstania zaległości w realizacji planów w innych regionach?

Wszystkie inwestycje priorytetowe w związku z Mistrzostwami Europy rozgrywanymi w Polsce zostały zawarte w „Harmonogramie przedsięwzięć infrastrukturalnych związanych z organizacją UEFA EURO 2012” tzw. Masterplanie przygotowanym przez Ministra Sportu. Ich realizacja nie opóźni innych inwestycji zawartych w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012*. Masterplan to tylko część zadań drogowych realizowanych przez resort infrastruktury. Podejmujemy niezbędne działania w celu realizacji wszystkich najważniejszych inwestycji drogowych i dokładamy wszelkich starań, aby proces przygotowania i budowy dróg przebiegał szybko i sprawnie.

System finansowania dróg w Polsce jest oparty na Krajowym Funduszu Drogowym, w którym podział środków następuje zgodnie z ustalonymi priorytetami inwestycyjnymi, do których należą w szczególności autostrady, zadania kontynuowane oraz zadania „unijne”. Środki z KFD przypisuje się grupom asortymentowym, a nie poszczególnym zadaniom inwestycyjnym. W związku z powyższym nie istnieje ryzyko powstania zaległości w realizacji innych inwestycji w rejonach, które nie będą brały bezpośredniego udziału w Mistrzostwach.

W związku z narastającym deficytem finansów publicznych rząd planuje cięcie wydatków. Jak ta sytuacja odbije się w planach Ministerstwa Infrastruktury?

Rozbudowa infrastruktury drogowej w Polsce jest postrzegana priorytetowo. Aby zminimalizować skutki kryzysu gospodarczego, rząd podejmuje wysiłki, aby deficyt finansów publicznych nie wpłynął na rozwój sieci drogowej. Tylko w tym roku udało się już podpisać 42 umowy na budowę nowych dróg: autostrad, ekspresówek i obwodnic o wartości 21 mld zł! Nowe inwestycje to nowe miejsca pracy, realizacja dużych projektów drogowych to najlepszy sposób na walkę z kryzysem gospodarczym.

Obecnie finalizujemy rozmowy z resortem finansów w celu wypracowania optymalnych limitów środków finansowych na drogi. Aby ograniczyć negatywny wpływ kryzysu ekonomicznego w 2009 r., wprowadziliśmy nowy mechanizm finansowania inwestycji drogowych poprzez Krajowy Fundusz Drogowy, dzięki temu na inwestycje drogowe Fundusz może zaciągać kredyty w Międzynarodowych Instytucjach Finansowych oraz emitować obligacje.

Jak zapowiedziana zmiana stawek podatku od towarów i usług wpłynie na koszty inwestycji drogowych realizowanych z budżetu Państwa?

Aktualny system finansowania dróg krajowych przenosił ciężar finansowania inwestycji zawartych w Programie Budowy Dróg Krajowych z budżetu państwa na Krajowy Fundusz Drogowy.

Wzrost podatku VAT o jeden punkt procentowy może wiązać się ze wzrostem cen materiałów budowlanych, robocizny etc., a to spowodować może wzrost wartości poszczególnych inwestycji. Nie powinno to jednakże wiązać się z koniecznością ograniczenia inwestycji w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych.

Krajowy Fundusz Drogowy w elastyczny sposób może gromadzić środki finansowe na budowę i przebudowę dróg krajowych. W sytuacji niedoboru środków na koncie Funduszu Bank Gospodarstwa Krajowego może emitować obligacje na rzecz Funduszu lub zaciągać kredyty w Międzynarodowych Instytucjach Finansowych. Z uwagi na dużą konkurencję na rynku wykonawców resort infrastruktury nie przewiduje problemów związanych z podwyżką podatku VAT.

W jaki sposób zostanie rozwiązana kwestia opłat za przejazd na odcinkach autostrad przebiegających blisko miast? W odczuciu społecznym przejazd nimi to ruch lokalny, a przecież zgodnie z obowiązującymi przepisami autostrady w Polsce są płatne?

Zgodnie z zasadą określoną w *ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym* za przejazd autostradą pobierane są opłaty, chyba że autostrada nie została przystosowana do poboru opłat. Opłaty nie są pobierane od pojazdów, których kierowcy wykupili pozwolenie czasowe, czyli winietę. W prawie polskim nie funkcjonuje pojęcie obwodnicy, brak jest więc kryteriów określających, które z odcinków autostrad stanowią obwodnice miast. Obecny system prawny nie pozwala zatem na zwolnienie z poboru opłat na odcinkach autostrad płatnych. Z obowiązujących od lat przepisów wynika zasada, zgodnie z którą przejazd autostradami, w tym również obwodnicami stanowiącymi część autostrady, jest odpłatny.

Kwestia odpłatności za przejazd obwodnicami miast była przedmiotem dyskusji od dłuższego czasu, a umożliwienie bezpłatnego przejazdu autostradami w pobliżu miast stanowi coraz częściej podnoszony postulat społeczny. Resort infrastruktury podjął inicjatywę mającą na celu wprowadzenie do dotychczas obowiązującego systemu prawnego rozwiązania spełniającego oczekiwania społeczeństwa, które jednocześnie nie będzie sprzeczne z Wieloletnim Planem Finansowym Państwa na lata 2010-2013. W ramach prac analizowane są również kwestie uwzględnienia zwolnień z poboru opłat obwodnic dużych miast w Polsce.

W naszym kraju przyjęto bazową stawkę opłat za przejazd autostradą w wysokości 20 gr/km. Czym się kierowano wybie-

rając właśnie taką stawkę? Jak ta stawka ma się do cen za przejazd autostradami w innych krajach UE?

Stawka w wysokości 0,20 zł/1 km dla pojazdów osobowych stanowi średnią stawkę, która posłużyła do oceny skutków finansowych obowiązywania ustawy o drogach publicznych oraz w postępowaniach przetargowych na budowę i eksploatację autostrady A1 na odcinku Stryków – Pyrzowice oraz autostrady A2 Stryków – Konotopa.

Wysokość opłat za przejazd autostradą, w szczególności projektów realizowanych w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego, np. A2 Świecko – Nowy Tomyśl, jest uzależniona od szeregu czynników, tj. zasad podziału ryzyk, kosztów budowy i eksploatacji autostrady, ukształtowania terenu, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz urządzeń obsługi użytkowników autostrady. Zatem wysokość opłaty za przejazd autostradą powinna być kalkulowana z uwzględnieniem powyższych elementów.

Na odcinkach autostrad zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nie zostały ostatecznie określone stawki za przejazd pobierane w systemie elektronicznym oraz w systemie manualnym. Obecnie trwają prace nad określeniem stawki maksymalnej i w oparciu o te wyliczenia zostanie określona wysokość opłat na poszczególnych odcinkach dróg.

Co do wysokości opłat za przejazd polskimi autostradami, to niekiedy ciężko je porównywać do tych obowiązujących na terenie innych państw członkowskich. W UE obowiązują różne systemy poboru opłat, np. w Czechach, Słowacji, Austrii i na Węgrzech pobierana jest opłata w formie winiet, jej wysokość nie jest uzależniona od liczby przejechanych kilometrów. Natomiast w Niemczech przejazd autostradami samochodów osobowych jest całkowicie bezpłatny. We Włoszech jest 16 koncesjonariuszy i każdy ma swój własny cennik. W niektórych krajach opłaty te są dużo wyższe, np. we Francji, a w Niemczech przejazd jest bezpłatny, można zatem powiedzieć że stawka 20 gr. stanowi średnią europejską.



1



2

1 Dwupasmowa droga leśna z lat 70-tych XX w. – planowana autostrada Nieborów-Warszawa
/Foto: autor – Meteor2017, źródło – Wikimedia Commons/

2 Autostrada A2 koło Poznania
/Foto: autor – Acubens, źródło – Wikimedia Commons/

↓ Autostrada A1 koło Piotrkowa Tryb.
/Foto: autor – Omega 933, źródło – Wikimedia Commons/



Czy zasada opłaty za przejechany kilometr będzie również dotyczyć ciężarówek? Obecnie, mówiąc potocznie, ciężarówki płać raz, a przejeżdżają autostradami wiele razy. Jako kierowcy samochodów osobowych odnosimy wrażenie, że ruch ciężarowy na autostradach jest nieproporcjonalnie większy od osobowego.

Do 30 czerwca 2011 r. dla ciężarówek powyżej 12 ton będą obowiązywały opłaty winietowe. 1 lipca 2011 r. system winietowy zostanie zastąpiony systemem elektronicznego poboru opłat (ETC) obejmującym autostrady, drogi ekspresowe i wybrane pozostałe drogi krajowe dla pojazdów ciężarowych o masie powyżej 3,5 tony. W ETC będzie obowiązywała opłata za przejechane kilometry.

Stawki opłat stosowane w systemie ETC zostaną ustalone w oparciu o dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe. Przewiduje się, iż średnia stawka za przejechanie 1 km nie powinna przekroczyć 46 gr. W początkowym okresie stawki różnicowane będą ze względu na dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz klasę emisji zanieczyszczeń (normy euro).

Czy ministerstwo planuje kampanie społeczne typu: „Jak być dobrym kierowcą?”. W tej chwili mamy wrażenie, że cała uwaga w tych kwestiach kieruje się na ograniczanie prędkości jazdy. A przecież bezpieczeństwo w ruchu drogowym to także sprawny (wcale nie powolny) przejazd z miejsca A do miejsca B, czy sprawne ruszanie kolumny aut spod świateł – każdy z nas wpada w irytację, gdy widzimy zielone światło, ale wciąż stoimy, bo kierowcy przed nami ze stoickim spokojem po kolei ruszają.

Wszyscy, którzy są zaangażowani w działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach poświęcają wiele miejsca prędkości niedostosowanej do warunków jazdy, bo jest to wciąż najczęstsza przyczyna wypadków drogowych w Polsce. Wypadki związane z niedostosowaną do warunków jazdy prędkością stanowią aż 34% wszystkich zdarzeń na drogach! Adresatami działań Ministerstwa Infrastruktury, Sekretariatu Krajowej Rady

Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego są przede wszystkim: kierowcy i pasażerowie oraz niechronieni uczestnicy ruchu drogowego – dzieci, rowerzyści i niepełnosprawni, a pośrednio także rodzice, nauczyciele, seniorzy, dziennikarze, eksperci z zakresu Brd, urzędnicy, samorządy terytorialne, organizacje pozarządowe.

W celu jak najlepszego dotarcia do grup docelowych stosowane są działania o różnorodnym charakterze: kampanie społeczne, konferencje tematyczne, programy techniczne, niestandardowe działania edukacyjne typu testy zderzeniowe, symulatory samochodowe, imprezy masowe o charakterze edukacyjno-promocyjnym, imprezy o charakterze edukacyjnym (turnieje, konkursy, pogadanki), szkolenia, warsztaty, akcje informacyjne oraz wydarzenia z udziałem mediów.

Korzyści z tego typu działań prowadzonych na rzecz Brd są nie do przecenienia – w 2009 roku nastąpił nieotowany od lat na taką skalę spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku, a to przekłada się na niższe społeczne koszty zdarzeń drogowych. Wzrasta również świadomość społeczna w zakresie bezpiecznego zachowania się na drodze, aktywizują się samorządy, następuje mobilizacja funduszy i skanalizowanie wysiłków na konkretne działania redukujące zagrożenia w ruchu drogowym, rozwija się współpraca organów administracji rządowej z samorządami i organizacjami pozarządowymi.

Liczby pokazują, że działania podejmowane na rzecz Brd przynoszą poprawę. Jednak utrzymująca się duża skala zjawiska wskazuje na wciąż ogromną potrzebę **inwestowania w BRD** poprzez m.in. realizację programów poprawiających stan Brd, akcje informacyjne, działania edukacyjne i kampanie społeczne, uświadamiające zagrożenia w ruchu drogowym.

W 2011 roku planujemy przeprowadzić ogólnopolskie kampanie społeczne poświęcone min. niedostosowanej do warunków jazdy prędkości, a także prowadzeniu pojazdu po spożyciu alkoholu, korzystaniu z pasów bezpieczeństwa i fotelików dla dzieci, i ochronie najsłabszych, niechronionych uczestników ruchu drogowego. Kampanie te będą opierały się na profesjonalnych badaniach ilościowych i jakościowych pozwalających na dobranie jak najlepszych metod dotarcia do grup docelowych. Takie badania wskażą odpowiednią metodologię działań i pozwolą ocenić skalę świadomości w zakresie Brd wśród uczestników ruchu drogowego.

Jednym z zadań kampanii dotyczącej prędkości jest wywołanie publicznej dyskusji, co robić, aby spadek liczby wypadków drogowych w Polsce był tendencją stałą, stworzenie społecznego ruchu nieakceptacji nadmiernej prędkości oraz zdemaskowanie stereotypowego myślenia na temat przyczyn wypadków. Kampania

dotycząca kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu ma na celu uświadomienie kierowcom, czym grozi takie zachowanie i jakie skutki dla funkcjonowania ich organizmu ma picie alkoholu, niezależnie od jego ilości. Pokutuje wiele mitów na ten temat. Jest udowodnione, że alkohol zmniejsza szybkość reakcji, ogranicza pole widzenia, powoduje błędną ocenę odległości i szybkości, a ponadto pogarsza koordynację ruchów i obniża koncentrację.

Zapięte pasy bezpieczeństwa to najczęściej jedyna szansa na przeżycie. Stosowanie pasów bezpieczeństwa przez osoby siedzące z przodu zmniejsza o 45% ryzyko powstania obrażeń śmiertelnych, natomiast ciężkich nawet do 50%. Dla małego dziecka rolę pasów bezpieczeństwa spełnia fotelik.

Bardzo ważną grupą docelową są niechronieni uczestnicy ruchu drogowego, czyli piesi, dzieci, rowerzyści, osoby starsze, których nie chroni karoseria samochodu, a które w okresie pogarszającej się pogody i szybko zapadającego zmroku są często niewidoczni na drodze. Aby poprawić świadomość pieszego, rowerzysty, że odblaski mogą uratować nasze zdrowie, a często życie, do nich skierowana będzie kolejna kampania promująca bezpieczne zachowania na drodze.

Ponieważ kwartalnik ArCADia-PRESS wydawany jest w Łodzi, prosimy również o odpowiedź na pytanie „lokalne”: dlaczego przez tyle lat nie zbudowano krótkiego odcinka autostrady pomiędzy węzłami Stryków i Tuszyń w ciągu autostrady A1? Jeden ten odcinek odciążałby Łódź z gigantycznego ruchu tranzytowego! Nie został on nawet ujęty w tzw. masterplanie dotyczącym EURO 2012. Pan i minister Grabarczyk pochodzicie z Łodzi, więc ten problem znacie na pewno **bardzo dokładnie**.

Cały odcinek autostrady A1 ze Strykowa na Śląsk miał być wybudowany w systemie koncesyjnym. Szacowany przez spółkę koszt budowy całego odcinka wynosił 7,5 mld zł. Umowa z koncesjonariuszem została podpisana na 35 lat.

Niestety, ze względu na kryzys gospodarczy, koncesjonariuszowi, spółce Autostrada Południe S.A. nie udało się zdobyć środków finansowych na realizację tej inwestycji i umowa wygasła. Dlatego też odcinek autostrady A1 ze Strykowa do Tuszyń, długości 40 km, zostanie wybudowany w systemie „projektuj i buduj”. W kwietniu br. został ogłoszony przetarg na budowę tego odcinka, natomiast oddanie do ruchu jest planowane na II kwartał 2013 r. 23 lipca br. ogłoszony został również przetarg na dokumentację projektową dla odcinka A1 od Tuszyń do Pyrzowic (140 km).

Chciałbym nadmienić, że pozostałe odcinki autostrady A1 Toruń – Stryków na terenie woj. łódzkiego są już budowane, będą gotowe na EURO 2012. □