



Warszawa, 11 września 2015 r.

Szanowna Pani  
Maria Wasiak  
Minister Infrastruktury i Rozwoju

Szanowny Pan  
Tomasz Rudnicki  
p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad

*Szanowna Pani Minister  
Szanowny Panie Dyrektorze*

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 31 sierpnia 2015 r. oraz w nawiązaniu do naszej poprzedniej korespondencji (pismo PSWNA i OIGD z 04 listopada 2014 r. do GDDKiA, pismo OIGD z 10 marca 2015 r. do GDDKiA, pismo PSWNA z 09 lipca 2015 r. do MliR i GDDKiA) po raz kolejny wnioskujemy o pilne przeprowadzenie **rzetelnej, niezależnej i aktualnej analizy ekonomicznej w kontekście doboru technologii w zakresie planowanych do 2025 r. inwestycji w drogi ekspresowe i autostrady w Polsce. Domagamy się także, aby analiza została przeprowadzona w sposób transparentny, z możliwością delegowania obserwatorów przez zainteresowane strony.**

Z przykrością stwierdzamy, iż do dnia dzisiejszego, mimo wielokrotnych próśb, nie otrzymaliśmy ze strony Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad szczegółowej metodologii wyliczeń kosztów budowy i utrzymania nawierzchni betonowej i asfaltowej zawartych w wielokryterialnej analizie z 2014 r., na podstawie której podjęto rok temu decyzję o wykonaniu w perspektywie PBDK 2014-2020 nawierzchni drogowych w technologii betonowej w związku ze spodziewanymi z tego tytułu oszczędnościami 635 mln zł. Nie udostępniono nam zastosowanej metody badawczej, sposobu pomiaru, sposobu dokonania wyliczeń, odcinków uwzględnionych w analizie, ani nazwy partnera badania.

W związku z powyższym przeprowadziliśmy własną niezależną analizę rynkową (LCCA) „Analiza porównawcza kosztów budowy i eksploatacji drogi ekspresowej w technologii asfaltowej i betonowej”, zrealizowaną przez firmę ABAKK Sp. z o.o. w czerwcu 2015 r., na podstawie cen ofertowych z II kwartału 2015 r. pochodzących od wykonawców, w oparciu o dostępne informacje o kosztach jednostkowych, scenariusze utrzymaniowe i prognozy przepływów pieniężnych projektu inwestycyjnego wykonanego w technologii asfaltowej i cementowej na okres 30 lat. Wynika z niej, że **zastosowanie technologii asfaltowej do wykonania nawierzchni ekspresowej jest bardziej uzasadnione z punktu widzenia kosztów ekonomicznych i społecznych, zarówno w kontekście budowy, jak i utrzymania inwestycji. Gdyby odcinki planowane w technologii betonowej (o łącznej długości 809 km) wybudować w technologii asfaltowej, wygenerowałoby to na przestrzeni 30 lat oszczędności (związane z budową oraz eksploatacją) sięgające 1,2 mld zł. Z danych PSWNA wynika także,**

że zastosowanie technologii asfaltowej jest bardziej uzasadnione z punktu widzenia realiów rynkowych, względów technologicznych i środowiskowych.

Zgodnie z nowym zatwierdzonym Programem Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2014-23 z perspektywą do 2025 r., do połowy przyszłej dekady ma powstać 3,9 tys. km nowych autostrad i dróg ekspresowych oraz 57 obwodnic miast. W praktyce oznacza to, że do 2025 r. ma powstać nieomal cała sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce. Ze względu na ogromną wagę tych decyzji dla polskich firm wykonawczych, polskich kierowców i podatników, oraz w związku z pismem z dnia 31 sierpnia br. otrzymanym z Ministerstwa, w którym informują Państwo o prowadzonej weryfikacji przekazanych materiałów, zwracamy się ponownie z wnioskiem **do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, a co za tym idzie również do GDDKiA, o pilne przeprowadzenie i udostępnienie niezależnej analizy ekonomicznej w kontekście doboru technologii w zakresie planowanych do 2025 r. inwestycji w drogi ekspresowe i autostrady w Polsce. Wnioskujemy o przeprowadzenie analizy niezależnej od materiałów i danych stron zainteresowanych. Dodatkowo zwracamy się z prośbą o wprowadzenie w procedurze przetargowej możliwości składania ofert w dwóch wariantach nawierzchni drogowych (beton i asfalt).**

*2 wyznaczeni szacunkowi*

OGÓLNOPOLSKA IZBA  
GOSPODARZA DROGOWNICTWA

*[Signature]*  
Prezes Zarządu  
Barbara Dzieciuchowicz

PREZES ZARZĄDU

*[Signature]*  
mgr inż. Andrzej Wyszyński

**Do wiadomości:**

1. Pan Andrzej Czerwiński, Minister Skarbu Państwa
2. Prezydium Sejmowej Komisji Infrastruktury oraz sekretariat Komisji Infrastruktury z prośbą o dystrybucję wśród członków komisji.