

Budowanie autostrad, czyli gdzie stoją konfitury?

Inwencja twórcza urzędników sprawia, że niewygodną ustawę, zakłócającą swobodny dostęp do konfitur, można ominąć. W tym celu Andrzej Patalas, dyrektor ABiEA, zwraca się do Urzędu Zamówień Publicznych z zapytaniem (sugestią), czy wspomniana ustawa o zamówieniach publicznych jego obowiązuje, mimo oczywistego zapisu w jej treści i pomimo że już zdołał ogłosić i rozstrzygnąć kilkanaście przetargów na prace projektowe, mające określić lokalizację przebiegu autostrad. W momencie ogłaszania tych przetargów pan dyrektor żadnych wątpliwości odnośnie obowiązywania rzeczonyj ustawy nie miał.

W dziele integracji Polski z Europą Zachodnią warunkiem koniecznym do spełnienia jest ujednoczenie systemu komunikacyjnego poprzez zbudowanie sieci głównych autostrad o długości ponad 2500 km, zwanych od sposobu ich eksploatacji – autostradami płatnymi. W tym celu 27 października 1994 r. uchwalona została ustawa o autostradach płatnych i na jej podstawie utworzona, jako państwowa osoba prawna, Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad. Do zadań Agencji należy m.in. „nabywanie gruntów pod autostrady na rzecz Skarbu Państwa, prowadzenie przetargów i opracowywanie kryteriów oceny ofert w postępowaniu przetargowym”. Zgodnie z treścią ustawy o zamówieniach publicznych z 10 czerwca 1994 r. Agencja ogłosiła serię przetargów na wykonanie kompleksowych opracowań dokumentacji do wniosków o uzyskanie decyzji lokalizacyjnych, wraz z ich uzyskaniem, dla wszystkich prawie odcinków przewidywanych autostrad. Przetargi te zostały już rozstrzygnięte i znane są biura projektowe, które stosowną dokumentację opracowują.

Jednym z następnych zadań powinno być przeprowadzenie czynności wykupu gruntów od ich dotychczasowych właścicieli, zaś w przypadku gdy pozyskanie gruntów na drodze negocjacji nie daje efektów, właściwy wojewoda może uruchomić ustawowe działania, zwane w skrócie wywłaszczeniem. Obie te ewentualności (wykup lub wywłaszczenie) muszą być oczywiście poprzedzone sporządzeniem

której zawartości i sposobu wykonania w GEODECIE – jako piśmie przeznaczonym dla czytelnika będącego wszak fachowcem w tej dziedzinie – bliżej objaśniać nie ma potrzeby. Racjonalna wydaje się praktyka, aby firma geodezyjna, która dokumentację geodezyjno-prawną wykonała, podjęła również negocjacje z zainteresowanymi właścicielami gruntów i doprowadziła do sporządzenia aktów kupna-sprzedaży, zakończonych stosownym wpisem do ksiąg wieczystych. Równie racjonalnym sposobem na wyłonienie firmy geodezyjno-prawnej, która konieczne dokumenty sporządzi i operacje przewłaszczenia gruntów przeprowadzi, powinno być ogłoszenie przetargu publicznego. Tylko bowiem przetarg publiczny daje gwarancję wyłonienia firmy najlepszej, najlepiej przygotowanej pod względem sprzętowym i logistycznym, a także – co jest niezwykle istotne – pozwala utrzymać koszt tej operacji w rozsądnych granicach. Wielkość zaś całości przedsięwzięcia, tylko po stronie prac geodezyjnych (i bez kosztów wykupu gruntów), mierzona w złotych, wyraża się kwotą około 100 milionów PLN (czyli 1 biliona starych złotych).

W tym miejscu należy nadmienić, że poprowadzenie autostrady, będzie stanowiło dla najbliższej jej okolicy prawdziwą „rewolucję” w dotychczasowym systemie własności, komunikacji, sposobie życia, stanie środo-

wiska i szeregu innych dziedzin. Jedną z bardzo ważnych spraw, przynajmniej z geodezyjnego punktu widzenia, będzie dokonanie wymiany gruntów, gdyż wstęga autostrady w sposób trwały uniemożliwi swobodny dojazd i dotychczasowy sposób użytkowania terenów. Ale oczywiście jest to zagadnienie do rozwiązania po uprzednim wykupie (wywłaszczeniu) niezbędnych dla budowy autostrad nieruchomości (bądź ich części) i będzie przedmiotem odrębnego zajęcia geodetów i właściciwych urzędów.

I tu dochodzimy do „konfitur” zawartych w tytule. Największa w historii Polski inwestycja nie jest rzeczą obojętną żadnej z firm zainteresowanych uczestnictwem w jej realizacji, a w tej liczbie i firm geodezyjnych. Obecnie w Polsce działa około 2-3 tys. firm geodezyjnych (dokładna ich liczba nie jest znana), a wśród nich przynajmniej 10% wyposażonych jest w nowoczesny sprzęt, oprogramowanie i wysoko kwalifikowaną kadrę inżynierską i zdolnych do wykonania najbardziej nawet skomplikowanych prac geodezyjnych. Tymczasem wojewodowie zainteresowanych przebiegiem autostrad województw, dostrzegając wspomniane konfitury, zwrócili się do Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad z propozycją załatwienia wszelkich czynności i operacji, niezbędnych w procesie pozyskania gruntów (wykup lub wywłaszczenie), wskazując – jako wykonawców prac geodezyjnych – podległe im Wojewódzkie Biura Geodezji i Terenów Rolnych. ABiEA nie mając powołanych własnych służb terenowych, dla podłożenia temu zadaniu skwapliwie skorzystała z propozycji. Na przeszkodzie jednak tej zgodnie rozwijającej się akcji stała „niefortunny” uchwalona wspomniana wcześniej ustawa o zamówieniach publicznych, przewidująca, że w przypadku, gdy kwota zamówienia

przekracza wartość 20 tys. ECU (ok. 70 tys. PLN), wykonawca zamówienia powinien być wyłoniony w drodze przetargu publicznego.

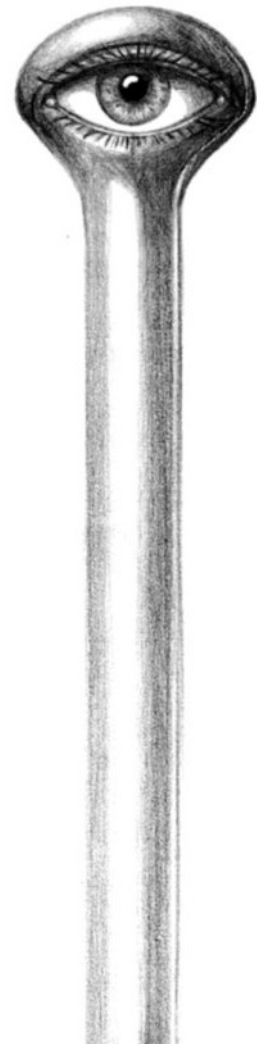
Od czego jednak inwencja twórcza urzędników? Niewygodną ustawę, zakłócającą swobodny dostęp do konfitur, można ominąć. W tym celu Andrzej Patalas, dyrektor ABiEA, zwraca się do Urzędu Zamówień Publicznych z zapytaniem (sugestia), czy wspomniana ustawa o zamówieniach publicznych jego obowiązują, mimo oczywistego zapisu w jej treści i pomimo że już zdołał ogłosić i rozstrzygnąć kilkanaście przetargów na prace projektowe, mające określić lokalizację przebiegu autostrad. W momencie ogłaszania tych przetargów pan dyrektor żadnych wątpliwości odnośnie obowiązującej ustawy nie miał. Wojewodowie również nie wyciągali rąk do pólki z konfiturami, z tej prostej przyczyny, że wśród swoich służb nie posiadali biur projektowych. Z konieczności więc zainteresowani tematem – Agencja i wojewodowie – musieli poddać się wymogom ustawy o zamówieniach publicznych, rezygnując z pośredniczenia w przepływie wcale pokaźnych sum pieniędzy. Inaczej będzie jednak w przypadku prac w części przynajmniej wymagających udziału geodetów, czyli wykupie lub wywłaszczeniu gruntów. Oto Urząd Zamówień Publicznych, utworzony wszak, by stać na straży racjonalnego wykorzystania pieniędzy publicznych, wydaje w piśmie (znak UZP/ZP/JN/6775/95, datowanym 26 października 1995 r.) opinię, że Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad nie ma obowiązku podporządkowania się przepisom ustawy o zamówieniach publicznych, gdyż (**uwaga!**) „budowa autostrad nie ma charakteru użyteczności publicznej”, a zatem art. 4 ustawy, stawiający takie wymagania, nie ma zastosowania. Karkołomna ta interpretacja była potrzebna, aby ominąć stosowanie niewygodnej ustawy, gdyż wcale nie było pewne, że w ewentualnie ogłoszonym przetargu na wyłonienie firmy geodezyjnej wygra Wojewódzkie Biuro Geodezji i Terenów Rolnych, a i ceny też nie można by ustalać praktycznie jednostronnie. Teraz w świetle tej interpretacji zarówno ABiEA, jak i zainteresowani wojewodowie oraz jedyni potencjalni wykonawcy prac, czyli WBGiTR-y, nie muszą łamać sobie głowy, jak wykonać robotę za możliwie najniższą cenę. Ewentualna konkurencja została utracona, cenę można zatem ustalać na poziomie zyczeń lub jeszcze wyżej, tak aby wszelka niegospodarność i marnotrawstwo, zostały sownie opłacone i nie musiały kogośkolwiek niepokoić. ...I ustalono. 1200 zł (czyli 12 milionów starych zł) od działki przed podziałem, jak to miało miejsce w przypadku województwa konińskiego. I wszyscy są zadowoleni: ABiEA – bo nie musi się sprawą trudzić, wojewodowie – bo mają zajęcie dla WBGiTR-ów i obfity strumień pieniędzy, i oczywiście wykonawcy – bo mają zapewnione na długie lata korzystne kontrakty. Jedynym poszkodowanym będzie Skarb Państwa i odsunięte od „konfitur” firmy geodezyjne, łudzące się, że przepis prawny, bo przecież ustawowy, coś w tym kraju powinien oznaczać. Co zaś znaczy wspomniana cena 12 mln zł od działki, wiedzą wszyscy wykonawcy opracowań geodezyjnych służących do celów prawnych. Nie jest wykluczone, że firmy geodezyjne spoza układu WBGiTR-ów będą jednak uczestniczyły w pracach na rzecz wykupu gruntów, ale w charakterze podwykonawców, i za cenę wcale nie do pogardzenia, np. 6 mln zł za działkę. Po raz kolejny okazuje się, że nie jest sztuką napracować się i zarobić, prawdziwą zaś sztuką jest zarobić bez nadmiernego wysiłku, ale w tym celu trzeba mieć „łeb na karku”, jak to wykazali panowie wojewodowie i... niestety, koledzy (?) geodeci z WBGiTR-ów.

Postępowanie takie musi budzić oburzenie środowiska geodezyjnego. Z trudem wdrażane reguły wolnego rynku, poszanowanie dla prawa i uczciwej konkurencji, nie mówiąc o takim pojęciu jak etyka zawodowa, zostały ordynarnie obrażone. Okazało się, że grupa urzędników, jeśli działa w porozumieniu i solidarnie, może otwarcie kpić z poczucia sprawiedliwości, zaś stosowanie obowiązujących przepisów sprowadzić do praktyki zalecanej przez Kalego, czyli: zgodne z prawem jest to, co jest wygodne dla nas i co nam przynosi korzyści. Oczywiście, praktyki wyżej opisane spotkały się ze sprzeciwem Geodezyjnej Izby Gospodarczej. Protest swój Izba wyraziła wobec wojewodów, a także skierowała doniesienie o naruszeniu prawa do Najwyższej Izby Kontroli z prośbą o dokonanie kontroli podejmowanych działań, ukroczenie niecnego procederu i przywrócenie zaufania do urzędów publicznych w Polsce.

Geodezyjna Izba Gospodarcza

**SKANERY
WIELKOFORMATOWE,
CADCORE,
TRACER for AUTOCAD
- sprzedaż**

**SKANOWANIE,
WEKTORYZACJA
- usługi**



PRZEDSIĘBIORSTWO INNOWACJI
I WDROŻEŃ

INEL Ltd.

01-817 Warszawa, ul. Kasprzowicza 37 m 5
tel. (0-22) 34 58 56, tel./fax (0-22) 34 17 26

VIDAR



HITACHI