

Serafimowicz, Włodzimierz

Odpowiedzialność uczestników procesu inwestycyjnego w świetle doświadczeń wynikających z remontów płockiego mostu przez Wisłę w latach 1993-1995 i 1998 r.

Notatki Płockie 43/3-176, 34-41

1998

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ UCZESTNIKÓW PROCESU INWESTYCYJNEGO W ŚWIETLE DOŚWIADCZEŃ WYNIKAJĄCYCH Z REMONTÓW PŁOCKIEGO MOSTU PRZEZ WISŁĘ W LATACH 1993-1995 i 1998 R.

1. WPROWADZENIE

W latach 1993-1995 Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich w Płocku zrealizowała odpowiedzialną konstrukcyjnie modernizację płockiego mostu przez Wisłę polegającą na całkowitej wymianie żelbetowej płyty pomostu na płytę stalową ortotropową wraz z wykonaniem na niej nowej nawierzchni jezdni składającej się z zabezpieczenia antykorozyjnego stalowej płyty /FRIANZINC R/, natryskowej dwuskładnikowej hydroizolacji z włoskiego poliuretanu OLDOFLOOR, warstw szepnych z CARBOFLEX-u i CARBITEX-u oraz dwu warstw z betonu asfaltowego modyfikowanego ścieralnej i ochronnej.

Montaż wcześniej wykonanych segmentów stalowej płyty ortotropowej wykonywano od 5 lipca do połowy października 1994 r., natomiast nawierzchnię jezdni - od 12 października do 9 listopada 1994 r.

Niestety rozwiązania technologiczne z 1994 r. bazujące na włoskiej izolacji przeciwwodnej nie zdały egzaminu, stąd w okresie od 14 maja do 10 czerwca 1998 r. przeprowadzono całkowitą wymianę nawierzchni jezdni drogowej.

Tym razem zastosowano technologię niemiecką - tj. zabezpieczenie antykorozyjne stalowej płyty i hydroizolację wykonano BETONOLEM EP 130 THIX wraz z materiałem gruntującym EPIDUR GB-EP Zinkphosphat, natomiast nawierzchnia bitumiczna została wykonana z użyciem asfaltu modyfikowanego z dodatkiem włókien celulozowych.

Należy stwierdzić, że w 1993 r. oraz w 1998 r. WDDM spisała analogiczne umowy z kolejnymi Generalnymi Realizatorami na projektowanie i realizację remontu nawierzchni drogowej pomostu mostu oraz na kolejne nadzory inwestycyjne dla inwestorów zastępczych w wersji Inżyniera Kontraktu /procedury FIDIC/.

W obu przypadkach, zgodnie z oceną specjalistów z Warszawy, wykonano podobny zakres robót antykorozyjno-izolacyjnych i asfaltowych w wyjątkowo krótkim czasie tj. w okresie krótszym niż miesiąc.

2. ANALIZA MODERNIZACJI JEZDNI DROGOWEJ PŁOCKIEGO MOSTU W LATACH 1993-1995

2.1. Ogólna ocena modernizacji

2.1.1. Podstawowe informacje o modernizacji

W dniu 29 czerwca 1993 r. został rozstrzygnięty przetarg na projektowanie i wykonawstwo modernizacji i kompleksowego remontu części drogowej płockiego mostu przez WDDM w Płocku, zarządcę w imieniu Wojewody tegoż mostu przez Wisłę. Remont nawierzchni jezdni drogowej mostu, znajdującego się na skrzyżowaniu dróg krajowych nr 60 i 62, został połączony z jego modernizacją polegającą na poszerzeniu jezdni drogowej o 1,0 m przez wydłużenie wspornika, przy czym żelbetową płytę pomostu zastąpiono stalową płytą ortotropową.

Koncepcja wykonania nowej konstrukcji płyty nośnej jezdni drogowej spowodowała w efekcie podniesienie niwelety jezdni drogowej o około 60 cm, a także koniecz-

ność odpowiedniej rozbudowy żelbetowych przyczółków mostu po obu stronach rzeki oraz przebudowy do nich dojazdów.

Realizacja projektowa i wykonawcza tej koncepcji przez Generalnego Realizatora spowodowała zmianę w sposób zasadniczy warunków pracy podłoża nawierzchni drogowej pomostu mostu. Podłoże betonowe mało sprężyste /tłumiące drgania/ zostało zastąpione gładkim podłożem stalowym o dużej sprężystości i małej przyczepności.

Wobec braku innej przeprawy mostowej przez Wisłę w Płocku /najbliższe mosty na Wiśle we Włocławku i Zakroczymiu oraz drewniany w Wyszogrodzie/ od początku zakładano, że zasadniczy remont powinien być przeprowadzony w cyklu jednorocznym.

Przyjmując konieczność wykonania w jednym sezonie letnim montażu i demontażu niskiego mostu objazdowego typu DMS-65, długości około 700 m, pozostawało na realizację przebudowy konstrukcji jezdni drogowej pomostu mostu oraz wykonanie nowej nawierzchni jezdni tylko cztery miesiące /od 1 czerwca do 30 września 1994 r./.

Wykonanie tak ambitnie postawionego zadania wymagało od wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego pełnej mobilizacji oraz wyjątkowo sprawnej koordynacji w fazie projektowania i realizacji.

Jednakże w wyniku dużych opóźnień w opracowaniu dokumentacji technicznej i technologicznej oraz perturbacji koordynacyjnych płockiego Generalnego Realizatora, który w wyniku przetargu i podpisanej umowy podjął się realizacji "pod klucz" tj. w generalnym wykonawstwie łącznie z projektowaniem, roboty podstawowe z trudem zakończono przed zimą 1994/1995. Roboty zabezpieczenia antykorozyjnego spodu stalowej płyty ortotropowej jako usterka nielimitująca odbiór przesunięto na rok następny /zostały wykonane w II i III kw. 1995 r./.

W efekcie powyższego, chociaż próbny ruch kołowy na moście dopuszczono 11 listopada 1994 r., to odbiór częściowy przedsięwzięcia przeprowadzono 27 marca 1995 r., natomiast odbiór końcowy - 24 października 1995 r., przy czym jego zatwierdzenie nastąpiło dopiero 14 maja 1996r.

Po okresie zimy 1995/96 stan nawierzchni jezdni drogowej płockiego mostu zaczął podlegać przyśpieszonej dewastacji a ekspertyza wykonana przez Politechnikę Gdańską na zlecenie Generalnego Realizatora wykazała jednoznacznie, że w trakcie projektowania i realizacji nastąpiły błędy, które mogły spowodować powstanie usterek posiadających cechy wad trwałych. Ponadto z ekspertyzy wynikało, że nawet przy zachowaniu pełnego reżimu technologii wykonania hydroizolacji w warunkach laboratoryjnych powstawały w pewnych przypadkach pęcherze gazowe, co świadczyłoby o błędnej i niedostosowanej do polskich warunków technologii włoskiej "OLDOFLOOR". W związku z powyższym ustalono konieczność zerwania dotychczasowej nawierzchni i wykonania nowej.

W tej sytuacji Generalny Realizator najpierw zaproponował Inwestorowi współfinansowanie tego zakresu robót, a po braku akceptacji tej propozycji wycofał się nawet z reperacji częstowych nawierzchni, czyli zerwał ustalenia umowne o trzyletniej rękojmi oraz pięcioletniej gwarancji ustalonej w protokole odbioru końcowego.

Zdaniem Generalnego Realizatora nie może on odpowiadać za resortowy Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie, który w tej branży jest merytorycznie jednostką nadrzędną w stosunku do projektantów, wykonawców i nadzoru inwestorskiego. Tym bardziej, że Instytut nie tylko dopuścił omawianą technologię na rynek krajowy, lecz również wykonał dokumentację technologiczną i był umownie zobowiązany do nadzoru autorskiego. Ponadto powinien on również przeprowadzić nadzór naukowy w ramach wdrożeń eksperymentalnych dotyczących układania włoskiej hydroizolacji z oldoflooru na stalowej płycie ortotropowej /we Włoszech układa się oldofloor na płytach żelbetonowych/.

2.1.2. Wstępna ocena prawno-organizacyjna

W celu merytorycznej oceny prawnej i ekonomiczno-organizacyjnej modernizacji mostu w latach 1993-1995 Towarzystwo Naukowe Płockie i członkowie ogólnopolskiego Towarzystwa Inżynierii Procesów Budowlanych wspólnie z Urzędem Wojewódzkim i WDDM w Płocku zorganizowali w siedzibie TNP w dniu 22 maja 1997 r. seminarium pt. *Problematyka organizacyjno-prawna w procesie kompleksowego remontu mostu na Wiśle w Płocku*.

Podczas Seminarium w ożywionej i kontrowersyjnej dyskusji uczestniczyły m.in. dwie skonfliktowane strony: pracownicy Zamawiającego tj. inwestora bezpośredniego /WDDM w Płocku i jego jednostka nadrzędna merytorycznie tj. Wydział Rozwoju Gospodarczego Urzędu Wojewódzkiego w Płocku/ oraz szefowie Generalnego Realizatora Inwestycji, pełniącego zgodnie z umową funkcję Głównego Projektanta i Generalnego Wykonawcy.

Niestety w sympozjum nie uczestniczyli przedstawiciele głównych winowajców nieudanego kompleksowego remontu mostu. Do nich należałoby wymienić po stronie Generalnego Realizatora podwykonawcze warszawskie firmy projektowe oraz specjalistyczne firmy realizacyjne. Natomiast po stronie inwestorskiej zabrakło warszawskiej spółki cywilnej, która zgodnie z umową z WDDM podjęła się funkcji nadzoru inwestycyjnego fazy projektowania i realizacji - zgodnie z Wytłuszczonymi Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych pt. *OGÓLNE WARUNKI KONTRAKTU na roboty budowlane zlecane na terenie kraju w trybie przetargowym*.

Należy przypomnieć, że w związku z brakiem odpowiednio wyspecjalizowanej kadry technicznej odnośnie konstrukcji mostowych i najnowszych światowych rozwiązań nawierzchniowych jezdnii mostu - funkcję nadzoru inwestycyjnego w wersji Inżyniera Kontraktu, WDDM w Płocku przekazała w połowie 1993 r. wyspecjalizowanej projektowej spółce cywilnej z Warszawy, która zgodnie z umową zobowiązała się zatrudnić najlepszych w kraju specjalistów mostowych i drogowych.

Dla zewnętrznego obserwatora jest niezrozumiałe, że dotychczas Generalny Realizator nie skierował zarzutów sądowych w stosunku do swoich podwykonawców, również WDDM dotychczas nie obciążyla w procedurze sądowej inspektorów nadzoru Inżyniera Kontraktu za złe reprezentowanie jej interesów.

Można się domyślać, że Generalny Realizator nie chciał wchodzić w konflikt z firmą specjalistyczną od robót hydroizolacyjnych, posiadającą w branży mostowo-drogowej wysoko notowaną pozycję w Warszawie oraz z instytutem re-

sortu transportu, który dopuścił na rynek krajowy złą technologię /oldofloor na płycie stalowej/, a następnie ją eksperymentalnie zaprojektował dla jednego z najdłuższych mostów w Polsce i to jedynym w Płocku.

Zapewne nowy szef WDDM również ma analogiczne wątpliwości odnośnie warszawskiej spółki cywilnej pełniącej wówczas funkcję Inżyniera Kontraktu, w której na stanowiskach inspektorów nadzoru byli zatrudnieni wysocy urzędnicy dawnego resortu transportu oraz projektanci i specjaliści współpracujący z GDDP.

Ma tu niestety miejsce próba obciążenia odpowiedzialnością kierownictwo WDDM za przyjętą technologię, projekt i wykonawstwo oraz nadzór inwestycyjny. Tymczasem WDDM na tym odcinku zadania nie zatrudniała nie tylko projektantów i kierowników budowy, ale nawet inspektorów nadzoru.

Analiza ówczesnie obowiązującego prawa budowlanego oraz umów zawartych w połowie 1994 r. przez Inwestora z Generalnym Realizatorem i Inżynierem Kontraktu nie daje jakichkolwiek argumentów nawet do współodpowiedzialności. Powyższe również dotyczy protokółów odbioru częściowego mostu stałego z końca marca 1995 r. i końcowego z października 1995 r. dla całości przedsięwzięcia inwestycyjnego /łącznie z tymczasowym mostem objazdowym i modernizacją około 10 km dróg dojazdowych oraz wzmocnieniem pasów górnych wiaźarów kra-
townicy/.

2.1.3. Ocena uczestników procesu inwestycyjnego modernizacji mostu przez jednostki nadrzędne w końcu 1994 r.

Należy przypomnieć, że początkowo modernizacja płockiego mostu, wykonana w robotach zasadniczych w cyklu jednorocznym - w 1994 r., została bardzo wysoko oceniona przez jednostki specjalistyczne, władze samorządowe i rządowe szczebla wojewódzkiego i ministerialnego.

Na bazie ówczesnej oceny specjalistycznej wykonanej przez Inżyniera Kontraktu główni uczestnicy procesu inwestycyjnego otrzymali podziękowania i dyplomy od ówczesnych władz /Prezydenta m. Płocka, Wojewody Płockiego, Zastępcy Dyrektora Generalnego GDDP i Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej/.

Trzeba równocześnie stwierdzić, że omawiana inwestycja była jako jedna z niewielu w kraju realizowana zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Finansów z 2 grudnia 1991 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa /Dz. U. nr 117/. Pod ustalenia rozdz. 3&6 ust. 6, że: *ministrowie i wojewodowie kontrolują prawidłowość przekazywania i wykorzystywania środków budżetowych przeznaczonych na finansowanie inwestycji, w tym z uwzględnieniem harmonogramów ich realizacji*, Zamawiający /WDDM w Płocku/ w imieniu GDDP i Wojewody realizował podstawowy zakres inwestycji według szczegółowych harmonogramów robót w wersji informatycznej z wykorzystaniem systemu SHOD.

Kontrola rzeczowa realizacji w stosunku do harmonogramu dyrektywno-umownego i jego comiesięcznych aktualizacji operatywnych - w cyklu cotygodniowym z wyliczaniem opóźnień w dniach oraz z przekazywaniem szczegółowych informacji o rozbieżnościach do GDDP /resort transportu/ i na szczebel Wojewody świadczy nie tylko o kompetencji ówczesnego kierownictwa WDDM, lecz również o jego zaangażowaniu.

Powyższy zakres prac winien być prowadzony zgodnie z prawem budowlanym i umową przez Generalnego Realizatora i Inżyniera Kontraktu.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że Zamawiający w sprawach technicznych modernizacji mostu nie uczestniczył, gdyż zgodnie z prawem budowlanym i umową nie posiadał takich uprawnień. Ponadto dysponował fachowcami, którzy byłby w stanie technicznie nadzorować liczących się w kraju specjalistów od projektowania i wykonawstwa i nadzoru inwestycyjnego i naukowców z IBDiM.

2.1.4. Okres rękopisami i manipulacje dla zrzucenia odpowiedzialności za eksperymentalne rozwiązania technologiczne

Poważne problemy w procesie inwestycyjnym remontu mostu nastąpiły dopiero w okresie rękopisami, gdy nawierzchnia jezdni drogowej stalowego pomostu mostu, chociaż według końcowych dokumentów odbiorowych z 1995 r., opracowanych przez Generalnego Realizatora i Inżyniera Kontraktu, dobrze zaprojektowana i wykonana, zaczęła ulegać przedczesnemu zniszczeniu.

Obecna analiza postępowania pracowników z uprawnieniami budowlanymi /projektantów, weryfikatorów dokumentacji, kierowników budów, specjalistów ds. jakości i inspektorów nadzoru/ oraz szefów spółek, które odpowiadają za końcowy efekt eksperymentalnego zastosowania oldofloor na stalowej płycie wykazuje, że próbowali oni sprowokować kolejne dyrekcje WDDM jako Zamawiającego do podpisania i technicznego zatwierdzenia dokumentacji, po czym zrzucenia z siebie pełnej odpowiedzialności za swoje zobowiązania umowne oraz obowiązki wynikające z przepisów prawa budowlanego.

Jednakże gdy kolejni dyrektorzy WDDM nie dali się wymanewrować i dokumentacji technicznej za Generalnego Realizatora i nadzór inwestycyjny /Inżyniera Kontraktu/ nie zatwierdzili, wówczas przyjęto koncepcję, że jej niezatwierdzenie również nie usprawiedliwia Zamawiającego, gdyż wówczas do realizacji przypadkowo wybrano złą wersję dokumentacji technicznej oraz technologicznej.

W związku z brakiem pełnego operatu kolaudacyjnego tj. prawidłowej dokumentacji powykonawczej odbiorowej według Instrukcji GDDP z 1989 r. /Instrukcja DP-T14 o dokonywaniu odbiorów robót drogowych i mostowych realizowanych na drogach zamiejsczych krajowych i wojewódzkich z poprawkami z 10 kwietnia 1992 r./ - dyrektorka WDDM z okresu 4 VII 1994 - 1 III 1995 r. początkowo tylko okresowo zawiesiła wypłaty dla Generalnego Realizatora i Inżyniera Kontraktu.

Później Zamawiający, chociaż dopuścił ruch samochodowy na moście w dniu 11 listopada 1994 r. (przed zimą 1994/1995 r.), to jednak został zmuszony wstrzymać procedury odbiorowe. Natomiast po otrzymaniu w końcu stycznia 1995 r. negatywnej pisemnej opinii od projektanta hydroizolacji oldofloor z Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie /podwykonawcy Generalnego Realizatora/, zlecił ekspertyzę przedodbiorową do tegoż Instytutu.

Równocześnie warto nadmienić, że w umowie pomiędzy WDDM a Generalnym Realizatorem ustalono trzyletni okres rękopisami, natomiast w protokole odbioru z 24 października 1995 r. Generalny Realizator powtórzył za swoim podwykonawcą hydroizolacji przedłużenie okresu rękopisami /gwarancji/ z trzech do pięciu lat tj. do 11 listopada 1999 r.

2.2. Odpowiedzialność stron w procesie inwestycyjnym według prawa budowlanego z 1974 r.

Zgodnie ze starą ustawą Prawo budowlane z 24 października 1974 r., obowiązującą w okresie remontu mostu w 1994 r., zgodnie z art. 18, ust. 2: *za samodzielną funkcję techniczną w budownictwie uważa się wykonywanie działalności zawodowej związanej z koniecznością oceny fachowych zjawisk technicznych w tej działalności lub samo-*

dzielnego rozwiązywania zagadnień urbanistycznych, architektonicznych i innych technicznych oraz techniczno-organizacyjnych, w szczególności działalności obejmującej: 1/ projektowanie w budownictwie; 2/ sprawdzanie prawidłowości rozwiązań projektowych w budownictwie; 3/ kierownictwo, nadzór i kontrolę techniczną robót budowlanych; 4/ kierownictwo i kontrolę techniczną wytwarzania konstrukcyjnych elementów budowlanych; 5/ kontrolę techniczną utrzymywania obiektów budowlanych; 6/ wykonywanie nadzoru inwestorskiego; 7/ wykonywanie funkcji rzeczoznawcy budowlanego.

Według prof. Józefa Czachorowskiego z Wrocławia: *regulacje wynikające z Ustawy Prawo budowlane i związanych z nią przepisów wykonawczych określają, że samodzielne funkcje techniczne w budownictwie mogą wykonywać wyłącznie osoby posiadające odpowiednie przygotowanie zawodowe do wykonywania tych funkcji, a w szczególności odpowiednie wykształcenie techniczne i praktykę zawodową, dostosowaną do rodzaju, stopnia skomplikowania działalności i innych wymagań, związanych z wykonywaną funkcją. Osoby wykonujące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie /projektant, kierownik budowy i inspektor nadzoru/ są odpowiedzialne za wykonywanie tych funkcji zgodnie z zasadami współczesnej wiedzy technicznej, przepisami, normami oraz za należytą staranność w wykonywaniu pracy, właściwą jej organizację i jakość. Na uwagę w starym prawie budowlanym zasługuje fakt, że do samodzielnych funkcji w budownictwie nie zaliczono inwestora, który jest praktycznie tylko zamawiającym i koordynującym działania samodzielnych uczestników procesu budowlanego. Od inwestora nie wymaga się ani uprawnień, ani technicznych kwalifikacji zawodowych. Inwestor przekazuje plac budowy, finansuje zadanie inwestycyjne i organizuje odbiór /kolaudację/.*

Podstawowe ustalenia Prawa Budowlanego z 1974 r.:

1/ Jednostka organizacyjna podejmująca się wykonania robót budowlanych, jak też inwestor prowadzący roboty budowlane systemem gospodarczym są obowiązani, w wypadkach określonych przepisami, powierzyć kierownictwo i nadzór nad robotami osobie posiadającej przygotowanie zawodowe do prowadzenia danego rodzaju robót;

2/ Wykonawca robót budowlanych ponosi odpowiedzialność za właściwą ich jakość oraz zgodność z projektem i przepisami;

3/ Jednostki organizacyjne i osoby fizyczne uczestniczące w projektowaniu, przygotowywaniu i wykonywaniu robót budowlanych są obowiązane zapewnić właściwy przebieg tych robót, odpowiedzialnością ich jakość oraz zgodność z obowiązującymi przepisami, potrzebami użytkowymi i interesem społecznym.

Według art. 33, ust. 3 tej ustawy: *Inwestor będący jednostką gospodarki uspołecznionej jest obowiązany, a gdy chodzi o jednostkę gospodarki nieuspołecznionej - jest uprawniony sprawdzić zgodność realizacji inwestycji z umową, projektem, zasadami wiedzy technicznej, przepisami oraz normami oraz przeciwdziałać nieprawidłowościom, w szczególności podejmować w razie potrzeby niezbędne w tym zakresie czynności.*

Dla pełniejszego rozumienia powyższego ustępu podaje się ust. 4, artykułu 33: *Przedstawicielem inwestora jest w czasie realizacji inwestycji inspektor nadzoru inwestorskiego wykonujący obowiązki inwestora, o których mowa w ust. 3.*

2.3. Odpowiedzialność nadzoru inwestycyjnego w świetle przepisów wykonawczych z 1987 r.

Spośród przepisów wykonawczych w stosunku do Pra-

wa budowlanego z 1974 r. miarodajne są:

- Rozporządzenie Ministra Gospodarki Terenowej i Ochrony Środowiska z dnia 20 lutego 1975 r. w sprawie samodzielnego funkcji technicznych w budownictwie - *Đz. U. Nr 8, poz. 40;*

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 marca 1975 r. w sprawie nadzoru techniczno-budowlanego - *Dziennik Ustaw Nr 8, poz. 42.;*

- Zarządzenie Ministra Budownictwa, Gospodarki Przemysłowej i Komunalnej z 4 maja 1987 r. w sprawie szczegółowych zasad działania inspektora nadzoru inwestorskiego.

W analizie zasad pracy nadzoru inwestorskiego w stosunku do Zamawiającego /inwestora bezpośredniego/ poniżej zacytowano wybrane pojęcia i definicje z Zarządzenia MBGPiK z 4 maja 1987 r. dotyczące odpowiedzialności i obowiązków inspektora nadzoru inwestycyjnego (obowiązujące do końca 1994 r.):

2.3.1. Rozdz. 1, & 1.1.

Inspektor nadzoru inwestorskiego, zwany dalej inspektorem nadzoru, jest przedstawicielem inwestora na budowie, upoważnionym do podejmowania decyzji dotyczących zagadnień technicznych i ekonomicznych tej budowy w ramach dokumentacji projektowej, przepisów Prawa budowlanego oraz umowy o jej realizację.

2.3.2. Rozdz. 1, & 2.1.

Nadzór inwestorski sprawowany przez inspektora nadzoru może być wykonywany: 1/ przez pracowników własnych inwestora; 2/ w drodze zlecenia udzielonego: a/ uprawnionym jednostkom organizacyjnym, b/ osobom fizycznym, szczególnie w przypadku robót specjalistycznych lub występujących sporadycznie.

2.3.3. Rozdz. 3, & 9.1.

Inspektor nadzoru w czasie trwania budowy sprawuje kontrolę jej przebiegu w zakresie niezbędnym do zabezpieczenia interesów inwestora i przyszłych użytkowników. *.../*

Do podstawowych obowiązków inspektora nadzoru należą:

1/ kontrola jakości wykonywanych robót, wbudowanych elementów i stosowanych materiałów, zgodności robót z warunkami pozwolenia na budowę, przepisami techniczno-budowlanymi, normami państwowymi, zasadami bezpieczeństwa obiektu w toku budowy i przyszłego użytkowania oraz z zasadami współczesnej wiedzy technicznej;

2/ kontrola zgodności wykonywanych robót z dokumentacją projektową oraz umową;

3/ kontrola zgodności przebiegu robót z obowiązującym harmonogramem oraz terminowości ich wykonania;

4/ kontrola ilości i wartości wykonanych robót przed odbiorem zakończonego przedmiotu umowy;

5/ kontrola prawidłowości zafakturowania wykonanych robót;

6/ kontrola prawidłowości prowadzenia dziennika budowy /rozbiórki/ i dokonywania w nim wpisów stwierdzających wszystkie okoliczności mające na celu znaczenie dla oceny właściwego wykonywania robót, *.../*.

2.3.4. Rozdz. 3, & 10.1.

Inspektor nadzoru w porozumieniu z kierownikiem budowy /robót budowlanych/ rozstrzyga wątpliwości natury technicznej powstałe w toku wykonywania robót, zasięgając w razie potrzeby opinii autora projektu bądź rzeczoznawców. W sprawach objętych zakresem nadzoru autorskiego inspektor nadzoru działa w uzgodnieniu z przedstawicielami nadzoru autorskiego. *.../*

Inspektor nadzoru ma obowiązek sprawdzenia posiadania przez kierownika budowy /robót budowlanych/ odpowied-

nych dokumentów /atestów, świadectw jakości, wyników badań/, dotyczących dostarczanych prefabrykatów i innych wyrobów, jak też w miarę potrzeby dokonuje oceny jakości elementów prefabrykowanych na placu budowy przed ich wbudowaniem lub w wytwórni elementów. W razie braku wymaganych dokumentów stwierdzających właściwą jakość lub też w razie zastrzeżeń dotyczących elementów prefabrykowanych lub innych wyrobów przewidzianych do wbudowania, inspektor nadzoru ma obowiązek żądania od wykonawcy odpowiednich badań i przedstawienia ekspertyzy technicznej.

2.3.5. Rozdz. 3, & 11.1.

Inspektor nadzoru jest zobowiązany wykazać inicjatywę oszczędności i obniżki kosztów budowy oraz ujawniania występujących na nadzorowanej budowie nieprawidłowości i im przeciwdziałania. *.../* W razie stwierdzenia niezgodności wykonywania robót budowlanych z dokumentacją projektową, nieprawidłowości procesów technologicznych, użycia niewłaściwych materiałów, wad w wykonywaniu lub prowadzeniu robót w sposób powodujący podwyższenie kosztów budowy bądź mogących narazić inwestora na straty - inspektor nadzoru zwraca uwagę kierownikowi budowy /robót/ i podejmuje odpowiednie decyzje, które wpisuje do dziennika budowy, wyznaczając termin ich wykonania, i zawiadamia o nich na piśmie inwestora, wykonawcę i autora projektu.

2.3.6. Rozdz. 3, & 13.1.

W razie konieczności wykonywania robót dodatkowych lub zamiennych inspektor nadzoru spisuje wspólnie z kierownikiem budowy /robót budowlanych/ i przedstawicielem nadzoru autorskiego, protokół konieczności, podając przybliżony koszt tych robót, i występuje z wnioskiem do inwestora w sprawie wykonania oraz opracowania, w miarę potrzeby, dla tych robót niezbędnej dokumentacji projektowej.

2.3.7. Rozdz. 3, & 15.1.

Inspektor nadzoru ma obowiązek sprawdzenia robót ulegających zakryciu lub zanikających, najpóźniej w ciągu 3 dni roboczych po zgłoszeniu ich przez kierownika budowy /robót budowlanych/ zapisem w dzienniku budowy.

2.3.8. Rozdz. 4, & 18.1.

Po zakończeniu robót oraz po wykonaniu przewidzianych w odrębnych przepisach i umowie prób i sprawdzeń, inspektor nadzoru potwierdza w dzienniku budowy zapis kierownika budowy /robót budowlanych/ o gotowości obiektu lub robót do odbioru oraz należyte urządzenie i uporządkowanie terenu budowy. *.../* Inspektor nadzoru sprawdza kompletność przedstawionych przez wykonawcę dokumentów i zaświadczeń niezbędnych do przeprowadzenia odbioru oraz dołącza do nich opracowaną przez siebie ocenę jakościową z uzasadnieniem.

2.3.9. Rozdz. 4, & 20.1.

Inspektor nadzoru jest obowiązany do uczestniczenia w czynnościach odbioru obiektu lub robót i przekazania ich do użytku *.../*. Po ostatecznym dokonaniu odbioru obiektu lub robót inspektor nadzoru przejmuje od kierownika budowy /robót/ dokumentację powykonawczą oraz dziennik budowy i książkę obmiarów, które przekazuje inwestorowi.

2.4. Podstawowe ustalenia Wytycznych GDDP z grudnia 1992 r. i późniejszych aktualizacji

W załączniku do umów z Generalnym Realizatorem i Inżynierem Kontraktu pt. *OGÓLNE WARUNKI KONTRAKTU na roboty budowlane zlecane na terenie kraju w trybie przetargowym /Wytyczne GDDP, stanowiące polską wersję międzynarodowych procedur inwestycyjnych FIDIC/ określono m.in.:*

2.4.1. Rozdział 1. pkt 13 - INŻYNIER - instytucja upoważniona przez przedstawiciela Zamawiającego, którego uprawnienia i obowiązki w stosunkach z Wykonawcą w procesie realizacji robót określono w kontrakcie. Obowiązki Inżyniera może pełnić osoba prawna lub fizyczna, w tym również pracownik Zamawiającego, o wyznaczeniu której Zamawiający powiadomił Wykonawcę na piśmie.

2.4.2. Rozdział 1. pkt 14 - INSPEKTOR NADZORU - /przedstawiciel Inżyniera/ - osoba pisemnie wyznaczona przez Inżyniera, działająca w jego imieniu w zakresie przekazanych uprawnień i obowiązków.

2.4.3. Rozdział 1. pkt 30 - OPERAT KOLAUDACYJNY - zbiór wszystkich dokumentów kontraktowych z odnotowanymi zmianami zaistniałymi w czasie realizacji robót, wynikami wykonanych badań, pomiarów, przeprowadzonych prób stwierdzających jakość wykonanych robót oraz zestawienie ilości wykonanych robót i ich rozliczeń stanowiący podstawę do oceny i odbioru końcowego.

2.4.4. Rozdział 2.9. pkt 2 - W przypadku opracowania dokumentacji projektowej lub jej uzupełnienia przez Wykonawcę, powinien on przekazać cztery egzemplarze tej dokumentacji Inżynierowi do zatwierdzenia.

2.4.5. Rozdział 3.6. pkt 2 - Polecenia wydane przez Inżyniera powinny mieć formę pisemną, jednakże jeżeli w jakichkolwiek okolicznościach Inżynier uzna za konieczne wydanie ustnego polecenia, Wykonawca powinien zastosować się do takiego polecenia /.../.

2.4.6. Rozdział 4.2 - Wykonawca nie może samodzielnie zlecać robót podwykonawcom /.../. Wykonawca staje się odpowiedzialny za działania, uchybienia i zaniedbania każdego podwykonawcy, jego przedstawicieli i pracowników w takim stopniu, jakby to były działania, uchybienia i zaniedbania jego własnych przedstawicieli i pracowników.

2.4.7. Rozdział 8 - Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za dokumentację i specyfikacje techniczne związane z kontaktem przekazane przez Zamawiającego, które jest obowiązany sprawdzić a w przypadku błędów zgłosić pisemne zastrzeżenia. Za wykonanie robót zgodnie z kontraktem i oddanie ich Zamawiającemu w terminie/nach/ kontaktowym/wych/ odpowiada Wykonawca. /.../ Wykonawca ponosi odpowiedzialność za szkody i straty spowodowane przez niego przy usuwaniu wad w okresie gwarancyjnym.

2.4.8. Rozdział 14 - Wykonawca ma obowiązek zaprojektować /w granicach wynikających z kontraktu/ i wykonać roboty oraz usunąć wszelkie wady i wykonać niezbędne roboty dodatkowe i uzupełniające z należytą starannością i zgodnie z postanowieniami kontraktu. Wykonawca powinien zatrudnić kompetentne kierownictwo i siłę roboczą, dostarczyć materiały i sprzęt oraz wszelkie urządzenia i przedmioty niezbędne do zaprojektowania, wykończenia oraz usunięcia wad w takim zakresie, jakim to wynika z dokumentów kontraktowych lub być analogicznie z nich wynioskowane. /.../ Wykonawca bierze na siebie pełną odpowiedzialność za właściwe wykonanie robót, zapewnienie warunków bezpieczeństwa oraz za metody organizacyjno-techniczne stosowane na placu budowy. /.../ Termin przekazania części robót do użytkowania Zamawiającemu jest datą rozpoczęcia okresu gwarancyjnego dla tych robót.

2.4.9. Rozdział 24 - Wykonawca przedstawi Inżynierowi do akceptacji harmonogram realizacji /.../. Harmonogram powinien być aktualizowany w zależności od faktycznego postępu robót oraz wpływu tego postępu na powiązania z innymi robotami. /.../ Inżynier może wstrzymać płatność Wykonawcy do czasu złożenia uaktualnionego harmonogramu.

2.4.10. Rozdział 27 - Na pisemne polecenia Inżyniera,

zwane POLECENIEM WSTRZYMANIA, Wykonawca wstrzyma postęp robót w taki sposób i na taki okres, jaki Inżynier uzna za konieczny /.../.

2.4.11. Rozdział 28 - Inżynier jak i Wykonawca mogą od siebie wzajemnie zażądać uczestniczenia w naradach koordynacyjnych. /.../ Inżynier jest obowiązany do notowania spraw omawianych na naradzie i przesłania kopii protokołu lub ustaleń wszystkim osobom obecnym na naradzie oraz Zamawiającemu. O działaniach, które należy podjąć, decyduje Inżynier i powiadamia na piśmie wszystkich biorących udział w naradzie.

2.4.12. Rozdział 30 - Roboty powinny być wykonane przez Wykonawcę zgodnie z postanowieniami kontraktu, zasadami sztuki budowlanej i wiedzy technicznej. /.../ Wszelkie materiały i roboty powinny być zgodne z wymaganiami kontraktu oraz poleceń Inżyniera i poddane bieżącym badaniom w miejscu wyprodukowania i na placu budowy. Wykonawca zapewni instrumenty, urządzenia, robociznę i materiały potrzebne do zbadania jakości i ilości robót, wagi i ilości użytych materiałów oraz dostarczy wymagane próbki materiałów. /.../ Inżynier może zażądać wykonania badań dodatkowych.

2.4.13. Rozdział 31 - Inżynier jest obowiązany sprawdzić wykonane roboty i powiadomić Wykonawcę o wykrytych wadach. /.../ Sprawdzenie jakości robót nie ma wpływu na odpowiedzialność Wykonawcy.

2.4.14. Rozdział 32 - Jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie ustalonym, Inżynier może zlecić usunięcie wad stronie trzeciej. /.../ Koszt usunięcia wad przez stronę trzecią zostanie potrącony z wynagrodzenia Wykonawcy.

2.4.15. Rozdział 34 - Wszelkie zmiany w robotach muszą być uwzględnione w uaktualnionym harmonogramie przygotowanym przez Wykonawcę.

2.4.16. Rozdział 36 - Zamawiający jest obowiązany do wypłacenia Wykonawcy kwot potwierdzonych przez Inżyniera /.../.

2.4.17. Rozdział 41 - W razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z kontraktu, a ciężących na Wykonawcy, Wykonawca płaci Zamawiającemu odszkodowanie w formie kar pieniężnych /.../. Jeżeli kara pieniężna nie pokrywa rzeczywistych szkód /strat/ poniesionych przez Zamawiającego, Zamawiający może zażądać odszkodowania uzupełniającego, dokumentując to żądanie obliczeniem wysokości rzeczywistej szkody i wykazaniem ścisłego związku pomiędzy poniesioną szkodą a niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania przez Wykonawcę.

2.4.18. Rozdział 44 - W okresie gwarancyjnym Wykonawca jest obowiązany do nieodpłatnego usunięcia zaistniałych wad.

2.4.19. Rozdział 47 - Przy wykonywaniu robót budowlanych mogą być stosowane odbiory: 1/ odbiory robót zanikających i ulegających zakryciu /żadna robota nie może być zakryta bez zgody Inżyniera/;

2/ odbiory częściowe /polegają one na ocenie ilości i jakości wykonanych części robót wraz z ustaleniem należnego wynagrodzenia. Odbiorów częściowych dokonuje się według zasad jak przy odbiorach końcowych/; 3/ odbiory końcowe /przedmiotem odbioru końcowego może być tylko całkowicie zrealizowany obiekt/; 4/ odbiór ostateczny /polega na ocenie wykonanych robót związanych z usunięciem wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym i zaistniałych w okresie gwarancyjnym/.

3. WYMIANA NAWIERZCHNI JEZDNI DROGOWEJ POMOSTU MOSTU W 1998 R.

3.1. Informacje ogólne o tegorocznym remoncie mostu

Informacje o realizacji tegorocznego remontu mostu są

zawarte w artykule pt. *Wymiana nawierzchni jezdni drogowej płockiego mostu przez Wisłę w pierwszej połowie 1998 r.* - autorstwa obecnego kierownictwa WDDM w Płocku, zamieszczonym w niniejszych NOTATKACH PŁOCKICH.

3.2. Podstawowe prawa i obowiązki uczestników procesu budowlanego według prawa budowlanego z 1994 r. obowiązującego od 1995 r.

Tegoroczny remont nawierzchni jednej drogowej mostu został wykonany według wymogów nowej ustawy *Prawo Budowlane* z dnia 7.07.1994 r. /Dz. Ustaw Nr 89 z 25.08.94 r./, obowiązujące OD 1995 R.

Szczegółowe regulacje wynikające z nowego Prawa budowlanego zostały określone w niżej wymienionych zarządzeniach Ministra Gospodarki Przemysłowej i Budownictwa oraz późniejszych aktualizacjach:

1/ Zarządzenie MGPIB z dnia 15 grudnia 1994 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji wymagane jest ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego;

2/ Zarządzenie MGPIB z dnia 15 grudnia 1994 r. w sprawie dziennika budowy oraz tablicy informacyjnej;

3/ Zarządzenie MGPIB z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego;

4/ Zarządzenie MGPIB z dnia 21 lutego 1995 r. w sprawie rodzaju i zakresu opracowań geodezyjno-kartograficznych oraz czynności geodezyjnych obowiązujących w budownictwie;

5/ Zarządzenie MGPIB z dnia 1 marca 1995 r. w sprawie szczegółowych zasad ustalania wartości nieruchomości;

6/ Zarządzenie MGPIB z dnia 1 sierpnia 1995 r. w sprawie określenia terenowych organów specjalistycznego nadzoru budowlanego, ich organizacji oraz szczegółowego zakresu działania;

7/ Zarządzenie MGPIB z dnia 15 lipca 1996 r. w sprawie metod kosztorysowania obiektów i robót budowlanych.

Łącznie z ustawą *Prawo Budowlane* została wprowadzona *Ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym* (7 lipca 1994 r.). Dwie wymienione ustawy wspólnie w wcześniej uchwaloną *Ustawą o zamówieniach publicznych* z 10 czerwca 1994 r. stanowią postawowe dokumenty dla uczestników procesu inwestycyjnego. Do zasygnalizowanych ustaw należy dołączyć *Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 września 1997 r. w sprawie szczegółowych zasad planowania i finansowania inwestycji dotowanych z budżetu państwa*, stanowiące aktualizację *Rozporządzenia z dnia 2 grudnia 1991 r.*

Zgodnie z nowym prawem budowlanym odpowiedzialność specjalistów, pełniących samodzielne funkcje w budownictwie, częściowo się zmieniła w stosunku do ustaleń starego prawa budowlanego.

Należy zgodzić się z mgr. inż. Andrzejem Stępniewskim z GDDP, że interpretacja Ministerstwa Gospodarki Przemysłowej i Budownictwa przepisów prawa budowlanego w *Rozporządzeniu z 30.12.1994 r.* oraz ustalenia tego rozporządzenia będą szereg kontrowersji m.in. uniemożliwiają uzyskanie uprawnień w specjalnościach: budowa dróg i lotnisk oraz budowa mostów.

Nowe prawo budowlane jest adresowane przede wszystkim do inwestora oraz osób pełniących samodzielne funkcje techniczne: inspektora nadzoru inwestorskiego, projektanta i kierownika budowy.

Prawa i obowiązki tych osób regulują postanowienia Ustawy oraz zawarta umowa z inwestorem, przy czym zakresy podane w umowie odnośnie obowiązków i praw mogą być jedynie rozszerzone przez inwestora, a nigdy - w stosunku do ustaleń Ustawy - ograniczone.

3.2.1. Prawa i obowiązki Inwestora

Podstawowym obowiązkiem Inwestora jest zorganizowanie procesu inwestycyjnego obejmującego fazy: programowania, planowania, projektowania, budowy, odbioru i rozliczeń.

W trakcie opracowania projektu, realizacji obiektu i odbioru robót budowlanych niezbędne jest zatrudnianie osób o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych, mogących pełnić odpowiednie samodzielne funkcje techniczne w budownictwie.

Decydującym zadaniem dla Inwestora jest zgromadzenie niezbędnych środków finansowych, prawidłowe przeprowadzenie przetargów, właściwe zawarcie umów, przekazanie placu budowy oraz zgodne z przepisami przeprowadzenie odbiorów częściowych, końcowego oraz gwarancyjnego (ostatecznego).

3.2.2. Prawa i obowiązki projektanta

Do podstawowych obowiązków projektanta należy opracowanie projektu obiektu budowlanego w sposób zgodny z ustaleniami określonymi w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, wymaganiami ustawy, przepisami i obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej. Dodatkowo projektant winien realizować tematy zawarte w art. 20 ust. 1 i 2 Ustawy. Na podkreślenie zasługuje fakt, praktycznie biorąc, niemożliwość odmowy inwestorowi - w przypadku zażądania sprawowania przez projektanta nadzoru autorskiego na budowie.

3.2.3. Prawa i obowiązki kierownika budowy

Analiza przepisów zawartych w Prawie budowlanym odnośnie obowiązków kierownika budowy wskazuje, że na nim spoczywa pełna odpowiedzialność prowadzenia budowy i robót budowlanych. W art. 22 i 23 podane są uprawnienia i obowiązki kierownika budowy, przy czym mogą być one w umowie z inwestorem rozszerzone.

Należy stwierdzić, że w nowym prawie budowlanym szczególnie zmienia się odpowiedzialność kierownika budowy, gdyż obecnie praktycznie nie odpowiada on za błędy projektantów. Jednakże zwiększyło się jego ryzyko zawodowe, kosztem zminimalizowania odpowiedzialności dyrekcyi i właścicieli firm budowlanych, za nie stworzenie warunków do prawidłowego przestrzegania przepisów bhp, p.poż i procedur ubezpieczeniowych od nieszczęśliwych wypadków.

3.2.4. Prawa i obowiązki inspektora nadzoru inwestorskiego

Art. 25 i 26 precyzują szczegółowo zakresy praw i obowiązków inspektora nadzoru inwestorskiego. Inspektor nadzoru w zakresie określonym ustawą i umową reprezentuje na budowie inwestora, ma on obowiązek chronić dobro publiczne czuwając nad zgodnością realizacji budowy z odnoszonymi przepisami. Stanowisko inspektora jest wiążące dla kierownika budowy, przy czym rozbieżność stanowisk winna być udokumentowana w dzienniku budowy jako podstawowym dokumencie budowy.

3.2.5. Odbiór robót budowlanych w świetle nowego prawa budowlanego

W przypadku konfliktu nt. odpowiedzialności karnej i cywilnej pomiędzy kierownictwem Zamawiającego a nadzorem inwestycyjnym, według starego i nowego prawa budowlanego, należy zgodzić się z niżej zaprezentowanymi poglądami Naczelnika Wydziału w Departamencie Prawnym Głównego Urzędu Nadzoru Budowlanego Pawła Ziemińskiego, opublikowanymi w nr 9 FORUM BUDOWLANEGO z 1998 r. w artykule pt. *ODBIÓR ROBÓT BUDOWLANYCH*.

Jednym z najistotniejszych i najbardziej newralgicznych momentów każdej budowy jest odbiór wykonanych robót. Nie ma znaczenia, czy jest to odbiór częściowy, czy odbiór końcowy. Jest to moment, w którym wykonawca i kierownik budowy faktycznie sprzedają inwestorowi efekty swojej pracy. /.../ Treść artykułów Prawa budowlanego wskazuje, jak ważną rolę odgrywa w procesie budowlanym inspektor nadzoru inwestorskiego oraz, o czym nie wolno zapominać, w sprawowaniu przez inwestora kontroli realizacji umowy o wykonanie określonych robót budowlanych. Nikt inny nie jest w stanie na bieżąco skontrolować, czy roboty budowlane zostały prawidłowo wykonane. Inspektor nadzoru inwestorskiego, reprezentując na budowie inwestora, jest tą osobą, która dokonuje odbioru wykonanych robót i decyduje, czy zobowiązanie /zawarta umowa/ zostało wykonane w sposób należyty. /.../ Niebagatelną dla inwestora rolę pełni inspektor nadzoru inwestorskiego w dokonywaniu odbioru robót budowlanych, gdyż jest to fachowiec, którego wiedza daje pewność, że roboty zostały wykonane właściwie, lub wskazuje braki, które dostrzeżę w wyniku przeprowadzonego odbioru.

4. WYBRANE USTALENIA KODEKSU CYWILNEGO DOTYCZĄCE ODPOWIEDZIALNOŚCI STRON W PROCESIE INWESTYCYJNYM

W podsumowaniu należy przypomnieć, że ewentualna odpowiedzialność sądowa cywilna poszczególnych uczestników procesu inwestycyjnego remontów nawierzchni drogowej płockiego mostu, wykonanych w drugiej połowie 1994 r. i w pierwszej 1998 r., wynika nie tylko z polskiego Prawa budowlanego, czy Wytucznych Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych, które w obu remontach stanowiły załącznik do umów WDDM z Generalnymi Realizatorami i Inżynierami Kontraktu, lecz również z Kodeksu cywilnego.

Poniżej zaprezentowano istotne w omawianym temacie teksty artykułów Kodeksu cywilnego:

4.1. Art. 415 - Uchylając lub zmieniając wyrok, sąd na wniosek skarżącego w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie orzeka o zwrocie spełnionego lub wyegzekwowanego świadczenia lub o przywróceniu stanu poprzedniego. Nie wyłącza to możliwości dochodzenia w osobnym procesie naprawienia szkody poniesionej wskutek wykonania wyroku.

4.2. Art. 647 - Przez umowę o roboty budowlane wykonawca zobowiązuje się do oddania przewidzianego w umowie obiektu, wykonanego zgodnie z projektem i zasadami wiedzy technicznej, a inwestor zobowiązuje się do dokonania wymaganych przez przepisy czynności związanych z przygotowaniem robót, w szczególności do przekazania terenu budowy i dostarczenia projektu, oraz do odebrania obiektu i zapłaty umówionego wynagrodzenia.

4.3. Art. 649 - W razie wątpliwości poczytuje się, iż wykonawca podjął się wszystkich robót objętych projektem stanowiącym część składową umowy.

4.4. Art. 651 - Jeżeli dostarczona przez inwestora dokumentacja, teren budowy, maszyny lub urządzenia nie nadają się do prawidłowego wykonania robót albo jeżeli zajądą okoliczności, które mogą przeskodzić prawidłowemu wykonaniu robót, wykonawca powinien niezwłocznie zawiadomić o tym inwestora.

4.5. Art. 654 - W braku odmiennego postanowienia umowy inwestor obowiązany jest na żądanie wykonawcy przyjmować wykonane roboty częściowo, w miarę ich ukończenia, za zapłatą odpowiedniej części wynagrodzenia.

5. WYBRANE POSTANOWIENIA SĄDU NAJWYŻSZEGO DOTYCZĄCE PROCESU INWESTYCYJNO-BUDOWLANEGO

W podsumowaniu dla ujednoznacznienia omawianych

w artykule wątpliwości zacytowano sądowe rozstrzygnięcia sporów analogicznych do obecnie trwających pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą, a dotyczących modernizacji i kompleksowego remontu płockiego mostu w latach 1993-1995.

5.1. Wyrok Sądu Najwyższego (70.01.24 III 534/69) - 23.01.1970 r.

Wykonawca robót budowlanych jest odpowiedzialny za szkodę wskutek wadliwego wykonania robót i to niezależnie od tego, czy nadzór inwestorski zwrócił uwagę na niewłaściwe wykonanie robót przez wykonawcę. Powyższa zasada wynika z przepisów Prawa budowlanego /.../ i naruszenie tych obowiązków skutkuje cywilną odpowiedzialnością wykonawcy robót na podstawie art. 415 K.c.

5.2. Wyrok Sądu Najwyższego (97.03.6 U II CKN 28/97 OSNC 1997/6-7/90) - 5.03.1997 r.

Jeżeli wykonawca zgłosił zakończenie robót budowlanych, inwestor obowiązany jest dokonać ich odbioru. W protokole z tej czynności, stanowiącym pokwitowanie spełnienia świadczenia i podstawę dokonania rozliczeń stron, niezbędne jest zawarcie ustaleń poczynionych m.in. co do jakości wykonanych robót, w tym ewentualny wykaz wszystkich ujawnionych wad wraz z ewentualnymi terminami ich usunięcia lub oświadczenia inwestora o wyborze innego uprawnienia przysługującego mu z tytułu odpowiedzialności wykonawcy za wady ujawnione przy odbiorze.

6. PODSUMOWANIE

Nieterminowo i niewłaściwie jakościowo przeprowadzona w latach 1993-1995 modernizacja części drogowej mostu drogowo-kolejowego im. Legionów Marszałka J. Piłsudskiego przez Wisłę w Płocku spowodowała w 1996 r. i w okresie późniejszym oburzenie płockiej opinii publicznej.

Modernizacja części drogowej pomostu płockiego mostu sprowadzona przede wszystkim do wymiany płyty żelbetonowej na stalową wraz z wykonaniem nowoczesnej nawierzchni drogowej była realizowana zgodnie z umowami z połowy 1993 r. przez trzy strony:

a/ Wojewódzką Dyrekcję Dróg Miejskich w Płocku jako inwestora bezpośredniego /zamawiającego i płatnika w imieniu Wojewody Płockiego i Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych/;

b/ Spółkę Akcyjną z Płocka pełniącą funkcję Generalnego Realizatora /w imieniu szeregu firm projektowych i specjalistycznych podwykonawczych z Warszawy, Gdańska, Gdyni i Płocka/;

c/ Spółkę Cywilną z Warszawy /pełniącą funkcję Inżyniera Kontraktu tj. inwestora zastępczego w wersji FIDIC/.

Należy przypomnieć, że analogiczne umowy spisała WDDM pięć lat później - w pierwszej połowie 1998 r. z Generalnym Realizatorem i Inżynierem Kontraktu na wymianę nawierzchni jezdni drogowej pomostu płockiego mostu, tylko z innymi kontrahentami tj. z firmą "DROMEX" w Warszawie oraz Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie. W związku z powyższym, gdyby w okresie trzyletniej rękopijni doszłoby i tym razem do wykrycia wad trwałych powstaje pytanie, czy przebieg konfliktu Zamawiającego z Wykonawcą i Inwestorem Zastępczym przebiegałby podobnie?

W obecnej analizie modernizacji mostu z okresu 1993-1995 należy przypomnieć, że wówczas w atmosferze skandalu i polowania na czarownice ówczesni decydenci płockiego życia publicznego, niemal jednogłośnie obarczyli winą WDDM w Płocku.

W efekcie rozgrywek i starań zainteresowanych ukryciem swojej roli w lekkomyślnym, eksperymentalnym zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań technicznych płyty pomostu drogowego i nawierzchni jezdni - pod pretekstem opinii publicznej

znaleźli się nie naukowcy, projektanci, kierownicy budów /robót/, inspektorzy nadzoru oraz ich szefowie, lecz kierownictwo WDDM, które na tym zadaniu nie zatrudniało w ogóle pracowników WDDM samodzielnie realizowało poprzez swoich inspektorów nadzoru tylko obiekty towarzyszące m.in. modernizację 10 km dojazdowych do tymczasowego wojskowego mostu typu DMS-65.

Pośród kolejnych pięciu dyrektorów WDDM, uczestniczących w trzyletnim cyklu projektowo-realizacyjnym 1993-1995 (w rzeczywistości koncepcja modernizacji powstała już w 1991 r.) zarzuty zostały skierowane w stosunku tylko do jednego dyrektora WDDM.

Obciążono dyrektora z okresu /4 VII 1994 - 1 III 1995 r./, który przecież nie uczestniczył w najważniejszych elementach procesu inwestycyjnego z punktu widzenia obowiązków i odpowiedzialności inwestora bezpośredniego tj. fazy programowania i planowania, przetargu i zawierania umów, projektowania, odbioru końcowego i rozliczeń końcowych.

Jak się wydaje nie zadano sobie trudu, aby dociec prawdy badając szczegółowo zakres odpowiedzialności prawnej poszczególnych uczestników procesu inwestycyjnego i pracowników pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie /w poszczególnych okresach cyklu przedsięwzięcia/ oraz wynikających z zapisów w dzienniku budowy, w protokołach z narad koordynacyjnych, jak również z pism pomiędzy resortem transportu, GDDP, Wojewodą Płockim, WDDM, Generalnym Realizatorem i Inżynierem Kontraktu, względnie je wybiórczo analizowano i nieprawidłowo interpretowano.

W efekcie błędy techniczne i organizacyjne wszystkich uczestników modernizacji mostu tj. naukowców, projektantów, weryfikatorów dokumentacji, kierowników budów /robót/, specjalistów ds. jakości i inspektorów nadzoru oraz ich szefów zostały skierowane praktycznie biorąc na jednego człowieka.

Czy mamy tu do czynienia z "kozłem ofiarnym"?

A przecież tenże dyrektor zastał na budowie skandaliczną sytuację i w krótkim okresie swego działania zminimalizował przewidywane straty - poprzez harmonogramowe dyscyplinowanie wszystkich uczestników procesu realizacyjnego oraz w efekcie, chociaż ruch na moście był zmuszony dopuścić przed zimą 1994-1995, to jednak wstrzymał procedury odbiorowe i zlecił do Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie ekspertyzę przedodbiorową oraz zawiesił wypłaty dla wykonawców i nadzoru inwestycyjnego.

Wydawałoby się, że zostało w danej sytuacji wszystko wykonane, ażeby nie narazić na dodatkowe ogromne ko-

szty podatników i uratować autorytet Wojewody i resortu transportu.

Niestety dla wielu byłych decydentów wygodniej było przyjąć, że za wszelkie nieprawidłowości remontu mostu odpowiada dyrektor WDDM. Było to myślenie rodem z poprzedniego systemu, w którym dyrektor odpowiadał za wszystkie i za wszystko.

Takie myślenie w kategoriach "biało-czarne" świadczy z jednej strony o braku chęci rzetelnego zbadania sprawy, z drugiej zaś - o nie rozumieniu podstawowych pojęć gospodarki rynkowej oraz prawa budowlanego i cywilnego.

Wydaje się, że publiczną korzyścią z dotychczasowej dyskusji w płockich i ogólnokrajowych mass mediach, na konferencjach naukowych oraz w indywidualnych rozmowach w środowisku inwestycyjno-budowlanym na temat popełnionych błędach, niestety w prawie wszystkich fazach procesu inwestycyjnego przez prawie wszystkie uczestniczące strony, jest pogłębienie społecznej wiedzy o budownictwie, o przepisach prawnych, o jakości robót, o systemowej organizacji i informatycznym zarządzaniu, oraz o etyce zawodowej.

Niestety takie przypadki jak z modernizacją płockiego mostu są w kraju nagminne, nadal zbyt często inwestycje finansowane z funduszy rządowych i samorządowych są realizowane nieterminowo, źle jakościowo i przy przekroczonych kosztach.

Jest to zjawisko niebezpieczne dla kondycji krajowego budownictwa, gdyż po wejściu Polski do Unii Europejskiej wygrywanie w międzynarodowej konkurencji będzie uzależnione przede wszystkim od dobrej organizacji i przestrzegania ustaleń umownych w zakresie terminów realizacji, jakości robót i ceny.

Jednakże poza wyżej wymienionym krytycznym stanowiskiem należy przypomnieć, że wszyscy uczestnicy procesu inwestycyjnego, szczególnie w drugiej połowie 1994 r., jak na krajowe warunki, wykazali się ogromnym zaangażowaniem i talentem improwizacyjnym. Niestety nierozważny eksperyment z włoską hydroizolacją przeciwwodną na stalowej płycie pomostu oraz jego ukrywanie przed opinią publiczną w okresie pięcioletniej rękojmi /gwarancji/, zamiast ogromnego sukcesu, wstępnie ocenionego przez MTiGM, GDDP, Wojewodę i Prezydenta Płocka, stał się przyczyną ogólnopolskiej kompromitacji.

Należy stwierdzić, że negatywne i pozytywne doświadczenia z remontów płockiego mostu powinny być uwzględnione w przyszłości w wykonywaniu innych inwestycji, re-alizowanych przez administrację rządową oraz przez samorządy szczebla gminy, powiatu i województwa.