

Załącznik 2 Uwagi dot. przygotowania inwestycji

Przedmiot	Diagnoza stanu	Działania usprawniające
-----------	----------------	-------------------------

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Decyzja środowiskowa dla robót na zgłoszenie	Przebudowa drogi, zmiana nawierzchni - polepszają warunki techniczne oraz warunki środowiskowe	Zmiana przepisów – rezygnacja z konieczności uzyskiwania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla przebudowy drogi (zaliczenie do tzw. III grupy - Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach tylko w przypadku przedsięwzięcia na terenie obszaru Natura 2000) lub ograniczenie zakresu raportu do minimum (wpływ na obszary chronione – Natura 2000).
--	--	---

Wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze	Konieczność przeprowadzania prac terenowych (inventaryzacji) i ich wykonywania (tylko w określonej porze roku) na etapie raportu powoduje wydłużenie czasu opracowania	Zmiana przepisów: ustalenie, że raport o oddziaływaniu na środowisko sporządza się na podstawie dostępnej literatury i materiałów. Nałożenie obowiązku na Gminy do wykonania w trybie pilnym i udostępniania inventaryzacji przyrodniczych Zobowiązanie właściwych organów do intensyfikacji prac nad sporządzeniem planów ochrony obszarów Natura 2000.
---	--	--

Poziom szczegółowości decyzji dot. w szczególności lokalizacji np. zbiorników retencyjnych czy długości ekranów	Zbyt duża szczegółowość ustaleń decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych może stwarzać problemy projektowe na etapie prac nad projektem budowlanym.	Ustalić przepisami racjonalny poziom szczegółowości decyzji – nadmierna szczegółowość ma też konsekwencje ekonomiczne. Wypracować wzór modelowy decyzji.
---	---	--

Przewlekłość działania organów wydających decyzje	Nieprzewidywalne, bardzo długie okresy wydawania decyzji	Wprowadzenie ustawowego okresu na wydanie decyzji dla dróg krajowych tak samo jak planuje się w projekcie zmian ustawy POŚ dla innych rodzajów przedsięwzięć
---	--	--

2. Decyzja o ustaleniu lokalizacji drogi

Nowelizacja Ustawy z 10-04-2003 „Specustawy”	Sprawa dotyczy zapisów zawartych w Rozdziale 3 „Nabywanie nieruchomości pod drogi”. W art.12. ust.2 zapisano: „Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi stanowią linie podziału nieruchomości”. Zapis taki powoduje, że zakresem decyzji lokalizacyjnej można objąć praktycznie tylko	Rozwiązanie tego problemu jest teoretycznie proste, ale w praktyce musi się sprowadzać do zmiany niedawno znówelizowanej „specustawy”. Dla uniknięcia ww. problemów można w Art.12. skreślić cały ust.2. „Linie rozgraniczające teren ustalone decyzją o ustaleniu lokalizacji drogi stanowią linie
--	---	---

	<p>przyszły pas drogowy. Ze zrozumiałych względów nie wydziela się pod przyszłe inwestycje terenów pod przebudowę sieci (podziemnych i nadziemnych), urządzenia odprowadzające wodę do cieków płynących w pobliżu drogi (może poza rowami otwartymi) wykonanie zjazdów do przylegających posesji w przypadku znacznych różnic wysokości pomiędzy drogą a przylegającym terenem itp.</p> <p>Na wykonanie ww. prac zachodzi konieczność uzyskania dodatkowej decyzji ustalenia lokalizacji inwestycji celu publicznego (ULICP) i prowadzenia całego postępowania w celu uzyskania pozwolenia na budowę w dwóch organach tj. Starosta i Wojewoda (dotyczy dróg krajowych i wojewódzkich, bo dla powiatowych i gminnych jest tylko Starosta). Problematiczne jest też uzyskanie zgody na dysponowanie terenem na cele budowlane, ponieważ decyzja ustalenia lokalizacji drogi (ULD) wydana na podstawie „specustawy” daje prawo natychmiastowego dysponowania tylko w jej granicach, tożsamych z granicą podziałów. Zastosowanie w tym przypadku zapisów art.30 ust.1. jest często problematyczne i zawsze wydłuża czas postępowania.</p> <p>Jednocześnie zgodnie z zapisami art.12. ust. 2 niemożliwe jest uzyskanie decyzji ULD na terenach PKP i na działkach „wodnych”, ponieważ działki te są „nadrzędne” w stosunku do drogowych i nie podlegają podziałowi, Dlatego nie wiadomo jak w takim przypadku miałyby wyglądać linie rozgraniczające decyzję ULD (przecinać jednak te działki, czy zamykać się w granicach działek drogowych z przerwą na tereny kolejowe i wody – w tym drugim przypadku brak decyzji lokalizacyjnej na te tereny). Nie wiadomo też do końca po co w świetle zapisów art.12. ust. 2. zgodnie z zapisem art.5.ust.1.pkt.1 na mapie należy zaznaczać „teren niezbędny dla obiektów budowlanych” jeżeli linie rozgraniczające decyzję muszą się pokrywać z liniami podziału.</p> <p>Opisane wyżej problemy są rzeczywistymi problemami jakie spotykamy w czasie projektowania i zgadzają się z nimi zarówno przedstawiciele Inwestora jak również Wojewody.</p>	<p>podziału nieruchomości”, a w ust. 4. tekst „liniami rozgraniczającymi teren, o których mowa w ust.2.” zastąpić tekstem „w projekcie podziału, o którym mowa w ust.1.” w wyniku czego ust.4. będzie miał brzmienie: „Nieruchomości wydzielone w projekcie podziału, o którym mowa w ust.1. stają się z mocy prawa.” itd. Szczegółowe zapisy mogą być oczywiście inne, ale ważne aby w decyzji ULD wydanej zgodnie ze „specustawą” linie rozgraniczające decyzję i linie podziału nieruchomości nie były tożsame. Linie rozgraniczające decyzję ULD powinny odpowiadać terenowi niezbędnemu dla obiektów budowlanych (wszystkich, łącznie z przebudową sieci, zjazdów itd.) z wniosku zgodnie z art.5 ust.1 pkt.1.</p> <p>Aby wykorzystać możliwość ograniczenia sposobu korzystania z nieruchomości, zawartą w art.30, należy rozbudować ją o wejścia wynikające nie tylko z przebudowy, ale również rozbudowy i budowy nowych urządzeń np. wyżej wspomniane odprowadzenie wody kanałem poza pas drogowy jak również budowę i przebudowę poza docelowym pasem drogowym takich obiektów jak zjazdy indywidualne i publiczne. Wobec powyższego art.30 ust.1. mógłby mieć takie brzmienie: <i>„Jeżeli z decyzji o pozwoleniu na budowę drogi wynika obowiązek dokonania przebudowy istniejących oraz budowy projektowanych urządzeń infrastruktury technicznej i innych obiektów związanych z drogą, właściwy wojewoda albo właściwy starosta, na wniosek inwestora, mogą ograniczyć w drodze decyzji sposób korzystania z nieruchomości przez udzielenie zezwolenia na wykonanie ww. urządzeń i obiektów, jeżeli właściciel ...”.</i></p> <p>Zmiana „specustawy” zgodnie z powyższą propozycją pozwoli na realizowanie inwestycji na podstawie jednej decyzji lokalizacyjnej, na podstawie jednego pozwolenia na budowę, bez problemów z pozyskaniem terenu na przebudowę sieci, zjazdów itp. i bez wątpliwości prawnych dotyczących terenów kolejowych i wodnych. Warto pamiętać, że każda wątpliwość prawna może być powodem do zaskarżenia decyzji i opóźnienia jej realizacji.</p>
--	--	---

	<p>Poważnym problemem jest rozszerzenie działania „specustawy” na drogi kategorii niższych niż krajowe. Oznacza to, że żaden z inwestorów innych niż drogowe branże nie może w zasadzie spać spokojnie. Może się bowiem tak zdarzyć, że otrzyma pozwolenie na budowę (np. fabryki) aby po paru latach dostać decyzję lokalizacyjną dla drogi powiatowej, która spowoduje wyburzenie (za odszkodowaniem...). Trudno znaleźć takich inwestorów, którzy widząc takie potencjalne zagrożenie chcieliby inwestować poważne kwoty.</p> <p>Ponadto ustawa ta jest rozwiązaniem "zamiast" a te z definicji nie są doskonałe. Jest to ustawa, która próbuje usunąć przeszkodę w budowaniu dróg ponieważ nie ma aktualnych miejscowych planów zagospodarowania.</p>	<p>Ustawodawca (rząd) powinien skoncentrować się na wprowadzeniu mechanizmów nakazujących (dyscyplinujących) uchwalanie MPZP niż dawać do ręki samorządów tak nieobliczalne narzędzie jak specustawa.</p>
--	---	--

<p>Różnorodność w podejściu w decyzjach lokalizacyjnych co do szczegółowości zapisów i późniejszego ich różnego egzekwowania dot. w szczególności lokalizacji obiektów mostowych w ciągu i nad drogą.</p>	<p>Zbyt duża szczegółowość ustaleń decyzji lokalizacyjnej stwarza w niektórych Urzędach Wojewódzkich problemy projektowe na etapie prac nad projektem budowlanym, gdzie zostają zmienione obiekty mostowe np. z nad na w ciągu.</p>	<p>Ustalić przepisami racjonalny poziom szczegółowości decyzji – nadmierna szczegółowość ma też konsekwencje ekonomiczne. Wypracować wzór modelowy decyzji, gdzie będzie wskazana dostępność do drogi oraz krzyżowania z drogami drugorzędnymi bez podawania usytuowania wiaduktu.</p>
---	---	--

3. Decyzja o pozwoleniu na budowę

<p>Zróznicowane Różne wymogi Urzędów Wojewódzkich na terenie kraju dotyczące zakresu projektu budowlanego.</p>	<p>Brak precyzyjności Prawa Budowlanego w tym zakresie szczególnie w odniesieniu do inwestycji liniowych.</p>	<p>Uściślić Prawo Budowlane, szczególnie określić niezbędny zakres przede wszystkim w odniesieniu do inwestycji liniowych.</p>
--	---	--

<p>Szczegółowość PB</p>	<p>Wymagana szczegółowość PB = PW Praktycznie sprowadza się to do takiej szczegółowości, że projekt budowlany może zastąpić projekt wykonawczy.</p>	<p>1. Apel do Zamawiających, aby ograniczali zakres projektu budowlanego do niezbędnego minimum bez powielania w nim szczegółowych rozwiązań zawartych w projektach wykonawczych. 2. W związku z powyższym i z uwagi aspekt materiałowo-technologiczny proponuje się, aby sporządzanie projektu wykonawczego przekazać do wykonawcy robót, który wygrał przetarg.</p>
-------------------------	---	---

<p>Wymagania uzgodnień projektów przebudowy urządzeń na etapie PB</p>	<p>Uzgodnienia te gestorzy dają dla projektów wykonawczych Problem – zamówienie tylko PB</p>	<p>Wymaganie ograniczyć do załączenia „warunków przebudowy urządzeń ”</p>
---	--	---

<p>Długi okres oczekiwania na uzgodnienia i opinie administracji, samorządów itp.</p>	<p>Brak uzgodnień ostatecznych w PB</p>	<p>Wydać odpowiednie przepisy wymuszające na urzędach przekazanie uzgodnień w terminach, „Nie wydanie uzgodnienia w terminie należy traktować jako uzgodnienie”.</p>
---	---	--

		(Egzekwowanie KPA)
--	--	--------------------

4. Projekt budowlany i inna dokumentacja

Warunki techniczne przebudowy, budowy, dostawy mediów	Długie oczekiwania na wydanie warunków w szczególności kolejowych, energetycznych. Próby uporządkowania i unowocześnienia sieci przez gestorów za pieniądze inwestora drogi	Wymagana interwencja z poziomu ministerstwa transportu
---	---	--

Krótkie terminy ważności uzgodnień	Krótkie terminy ważności wydanych warunków i uzgodnień powodują konieczność ich aktualizacji nawet w trakcie procesu projektowania (np. TP SA – 3 miesiące, STOEN SA – 12 miesięcy).	Wydłużenie ważności uzgodnień
------------------------------------	--	-------------------------------

Zasoby mapowe	Problemem jest nieuporządkowany stan istniejących , aktualnych zasobów - mapowych (szczególnie na nośnikach elektronicznych) , długi okres sprawdzania map do celów projektowych , brak obsługi w pełni elektronicznej w wielu ośrodkach geodezyjnych i kłopot z przygotowaniem materiałów dla opinii ZUD. Często brak inwentaryzacji urządzeń podziemnych i naziemnych także u właścicieli np. energetyka. Duża ilość sieci, których właścicieli często trudno zidentyfikować (np. w teletechnice) .	Pilnie zobowiązać starostwa do uporządkowania stanu urządzeń na mapach .
---------------	---	--

Przygotowanie materiałów przetargowych	Zadanie wykonania kosztorysów i dokumentacji przetargowej na etapie projektu budowlanego. Prowadzi to z reguły do konieczności wykonania kosztorysów i dokumentacji przetargowej ponownie.	Dokumentacja przetargowa i kosztorysy powinny być wykonane w końcowej fazie projektu wykonawczego i po jego zakończeniu.
---	--	--

Odpowiedzialność projektanta za wady projektu	Trwa dyskusja na temat odpowiedzialności projektanta za wady projektowe. Na razie GDDKiA (a w ślad za nią pewnie w niedługim czasie i inni) zastrzegają warunki w zakresie odpowiedzialności projektanta. Zgoda co do tego, że odpowiedzialność powinna być zdefiniowana i powinna być "namacalna". Natomiast nie można się zgodzić na zapisy, które 100% odpowiedzialności przerzucają na projektanta. A taka tendencja się rysuje. W ostatnim czasie w przetargach na projekty autostradowe (vide A1) proponowane są zapisy, które automatycznie przerzucają odpowiedzialność na projektanta w przypadku opóźnień w realizacji inwestycji z powodu wykrytych wad projektu. Zarazem nie ma tu mowy o jakichkolwiek procedurach wyjaśniających okoliczności powstania przyjętych rozwiązań w projekcie.	Odpowiedzialność ta nie powinna jedynie obciążać projektanta, ponieważ w procesie inwestycyjnym występuje nie tylko projektant, ale również: Zamawiający (Weryfikator zewnętrzny), Nadzór Inwestycyjny i wreszcie Wykonawca. Każdy z członków procesu inwestycyjnego ma obowiązek w razie wykrycia błędów w projekcie jego korektę. Należy każdorazowo, zdiagnozować przyczynę błędów w projekcie, właściwie oceniać wady oraz odpowiedzialność projektanta.
--	--	--

	<p>Zapisy te są zbyt daleko idące i nieuzasadnione. Należy dodać, że taki zapis bardziej krępuje niż pomaga Inwestorowi, ponieważ nie pozostawia mu wyboru: on musiałby dochodzić zwrotu kosztów od projektanta, a w sytuacjach nie do końca jednoznacznych funduje długotrwałe procesy sądowe.</p> <p>Zatem sprawa odpowiedzialności za wady projektu musi być uregulowana, ale na pewno nie w taki sposób, jak to ma miejsce w przypadku zamówienia dla autostrady A1.</p> <p>A sytuacje są różne: Z reguły pomiędzy okresem robienia projektu, a rozpoczęciem realizacji mija okres 2-3 lat. W tym czasie mogą być podjęte różne działania zewnętrzne zmieniające np.: stan istniejący, większe degradacje nawierzchni i urządzeń drogowych i itp. Za taki stan projektant nie powinien ponosić żadnej odpowiedzialności. Również za błędy administratorów np. podziemnej infrastruktury, która została zainwentaryzowana na podkładach mapowych inaczej niż wybudowana, a poświadczona przez tych gestorów, projektant nie może brać odpowiedzialności.</p> <p>Odpowiedzialność projektanta powinna się sprowadzać do spraw ściśle związanych z merytorycznym wykonaniem projektu, obliczeniami itp.</p> <p>Należy również wspomnieć o uzgodnieniach prowadzonych na etapie projektu z Zamawiającym i przyjmowanie w projekcie pewnych rozwiązań narzuconych przez niego. Występują w projekcie również braki w rozwiązaniach, które trudno było przewidzieć, pomimo przeprowadzonych wcześniej badań np.: sprawy wodno-geologiczne. Z reguły można to uzupełnić na budowie, ale wiąże się to z dodatkowymi kosztami. Są również błędy, które Wykonawca nie wykonując prawidłowo swojej pracy przekłada na projekt (np. brak odwodnienia roboczego skarp, nie wykonywanie rowów i odwodnień roboczych w wykopach itp.).</p>	
--	--	--

5. Współpraca z Nadzorem Inwestorskim

<p>Przypadku braku decyzyjności Nadzoru Inwestorskiego nawet w bardzo prostych sprawach.</p>	<p>Zdarza się, że Nadzór występuje na piśmie z zapytaniem do projektanta lub zaprasza na budowę. Często na zadawane pytania można uzyskać odpowiedź z dokumentacji, co świadczy, że Nadzór niekiedy nie do końca się z nim zapoznał.</p> <p>Chęć pozbycia się jakiegokolwiek odpowiedzialności i przedłużenie jej na projektanta, takie postępowanie ma również wpływ na okres realizacji.</p>	<p>Doprecyzowanie zakresu kompetencji Nadzoru i egzekwowanie</p>
--	--	--

6. Prawo Zamówień Publicznych

<p>Konsekwencja obowiązującego PZP, to konieczność</p>	<p>Obecne rozwiązania w tym względzie nie są dobre. Wykonawca wchodzi na budowę (po 2 latach) i okazuje się, że trzeba zmienić (poprawić,</p>	<p>Wypracować mechanizmy promujące nowe technologie. Jednym z możliwych rozwiązań</p>
--	---	---

szywnego trzymania się SST	ulepszyć) stosowane materiały, technologie etc. Zmiana jednak nie jest łatwa: w końcu przeprowadzono przetarg i zmiana technologii, to zmiana warunków kontraktowych. Inny przykład: wykonawca dysponuje unikalną technologią, ale nie jest ona przewidziana w SST. Jak zatem dopuścić jej stosowanie bez narażania się projektanta, nadzoru i inwestora na niewygodne pytania? Ogólnie rzecz biorąc, brak jest mechanizmów promujących stosowanie nowoczesnych technologii.	to takie, aby projekt wykonawczy przygotował wykonawca robót budowlanych.
----------------------------	--	---

7. Warunki techniczne drogi i drogowe obiekty inżynierskie

Warunki techniczne	Liczba zgłoszonych uwag krytycznych pod adresem obowiązujących parametrów i zasad	Potrzebna pilne nowelizacje tych warunków
--------------------	---	---

Problem widoczność w szczególności łuki poziome – sprawa barier	Wystąpienie odstępstwo (ograniczeniem prędkości) Wprowadzenie rozwiązań zwiększających koszty budowy - obiekty	Wprowadzić rozwiązanie niemieckie. W zał. pismo z tłumaczeniem w tej sprawie.
---	--	---

8. Specyfikacje techniczne robót

Specyfikacje techniczne robót (ogólne i szczegółowe)	Zróżnicowanie zapisów w różnych projektach. Ciągłe sprawdzanie wymagań, podstaw płatności.	Ujednolicenie specyfikacji – wydanie specyfikacji standartowych . Jeśli projektant wprowadza zmiany w specyfikacji standardowej, to w sposób widoczny.
--	--	---