

BIAŁA KSIĘGA BRANŻY DROGOWEJ



Warszawa, 27 stycznia 2016 r.

SPIS TREŚCI

PREAMBUŁA	4
I POSTULATY STRATEGICZNE	5
1. WERYFIKACJA POD WZGLĘDEM RZECZOWYM I FINANSOWYM PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014 – 2023 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.	6
2. DOKOŃCZENIE BUDOWY PODSTAWOWEJ SIECI DROGOWEJ.	6
3. ZASADNICZA ZMIANA PROCEDUR PRZETARGOWYCH I WARUNKÓW KONTRAKTOWYCH	7
4. STWORZENIE NARODOWEGO FORUM KONTRAKTOWEGO	7
5. PODWYŻSZENIE JAKOŚCI W PROCESIE TWORZENIA PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH	8
II POSTULATY EKONOMICZNE I FINANSOWE	9
1. PRZEPROWADZENIE RZETELNEJ I NIEZALEŻNEJ ANALIZY EKONOMICZNEJ W KONTEKŚCIE DOBORU TECHNOLOGII W ZAKRESIE PLANOWANYCH DO 2020 R. INWESTYCJI W DROGI EKSPRESOWE I AUTOSTRADY W POLSCE	10
2. ZAPEWNIENIE FINANSOWANIA DROGOWNICTWA, W TYM DRÓG SAMORZĄDOWYCH PO 2020 R.	10
3. ZWIĘKSZENIE ŚRODKÓW NA UTRZYMANIE DRÓG KRAJOWYCH I SAMORZĄDOWYCH.	11
4. ZMIANA ZASAD KWALIFIKOWALNOŚCI WYDATKÓW DLA PROJEKTÓW WSPÓLFINANSOWANYCH Z UNII EUROPEJSKIEJ	11
III POSTULATY RYNKOWE	12
1. WPROWADZENIE W PROCEDURZE PRZETARGOWEJ MOŻLIWOŚCI SKŁADANIA OFERT W DWÓCH WARIANTACH NAWIERZCHNI DROGOWYCH	13
2. WYELIMINOWANIE Z REALIZACJI ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH WYKONAWCÓW – POŚREDNIKÓW, NIEDYSPONUJĄCYCH WŁASNYM ZAPLECZEM KADROWYM I SPRZĘTOWYM.	13
3. MODYFIKACJA FORMUŁY „ZAPROJEKTUJ I BUDUJ” I POWRÓT DO PRAWIDŁOWEGO ROZKŁADU RYZYK	14
4. ZRÓWNOWAŻENIE UMÓW O ZAMÓWIENIA PUBLICZNE, PRZYWRÓCENIE MIĘDZYNARODOWYCH PROCEDUR REALIZACJI INWESTYCJI – FIDIC	15
5. POZBAWIENIE ZAMAWIAJĄCEGO MOŻLIWOŚCI UCIEKANIA PRZED ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ PRZEZ ZASŁANIANIE SIĘ TERMINAMI ZAWITYMI.	15
6. STWORZENIE WARUNKÓW DLA REALNEJ OCENY OFERT O CENIE RAŻĄCO NISKIEJ I WPROWADZENIE ZAKAZU TZW. INŻYNIERII CENOWEJ	15
7. DOPRECYZOWANIE ZASAD I ZMIANA PRAKTYKI REALIZACJI KONTRAKTÓW UTRZYMANIOWYCH „UTRZYMAJ STANDARD”	16
8. UREALNIENIE OKRESÓW GWARANCYJNYCH NA KONSTRUKCJĘ DROGI	18
9. BUDOWA SYSTEMU MONITOROWANIA POJAZDÓW PRZECIĄŻONYCH.	18
10. ROZSTRZYGNIĘCIE I ROZSTRZYGANIE W PRZYSZŁOŚCI SPORÓW KONTRAKTOWYCH.	19
11. WPROWADZENIE REALNEJ WALORYZACJI PŁATNOŚCI ZA ROBOTY	19
12. ZMIANA RELACJI INWESTORA I WYKONAWCY W TRAKCIE REALIZACJI KONTRAKTU	20
13. ZAGWARANTOWANIE MINIMALNEGO WYNAGRODZENIA ZA PRACĘ ORAZ WPROWADZENIE DOBRYCH PRAKTYK W KWESTII ZATRUDNIENIA	20
14. WPROWADZENIE ELEKTRONICZNYCH NARZĘDZI DO BUDOWNICTWA – WDROŻENIE TECHNOLOGII BIM (BUILDING INFORMATION MODELING)	21
15. REWIZJA KRYTERIÓW WYBORU OFERT NA USŁUGI INTELEKTUALNE.	21
16. UREGULOWANIE ROLI INSTYTUTU BADAWCZEGO DRÓG I MOSTÓW (IBDIM)	22
IV POSTULATY PRAWNO-ADMINISTRACYJNE	23
1. OKREŚLENIE ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI URZĘDU GENERALNEGO DYREKTORA GDDKiA	24
2. ZWIĘKSZENIE KOMPETENCJI DYREKTORA ODDZIAŁU GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD.	24
3. ZMIANA USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH.	25
4. UPORZĄDKOWANIE RELACJI ZARZĄDZANIA DROGĄ I ZARZĄDZANIA RUCHEM.	25
5. UPORZĄDKOWANIE I USPÓJNIENIE PRZEPISÓW TECHNICZNYCH W DROGOWNICTWIE	25
6. UPROSZCZENIE PROCEDUR WYDAWANIA DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH	26
V POSTULATY ZAWODOWE	27
1. WZMOCNIENIE ROLI INŻYNIERA	28
2. REAKTYWOWANIE SZKOLNICTWA DLA DROGOWNICTWA I KSZTAŁCENIE POLSKICH FACHOWCÓW BUDOWLANYCH	28
VI POSTULATY DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA RUCHEM	29
1. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO	30
2. WPROWADZENIE JEDNOLITEGO SYSTEMU POKRYCIA OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z DRÓG KRAJOWYCH	30
3. ZWIĘKSZENIE WYMAGAŃ WOBEC PROJEKTANTÓW ORGANIZACJI RUCHU	31
4. WPROWADZENIE ZMIAN OZNAKOWANIA PARKOWANIA POJAZDÓW W TERENIE ZABUDOWANYM	31
5. PRAWNE UREGULOWANIE FUNKCJONOWANIA SYSTEMÓW ITS (INTELIĞENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH)	32
6. ZLIBERALIZOWANIE ZASAD STOSOWANIA FIZYCZNYCH ELEMENTÓW USPOKAJANIA RUCHU DROGOWEGO.	32
ORGANIZACJE PARTNERSKIE AUTORZY BIAŁEJ KSIĘGI BRANŻY DROGOWEJ	33

PREAMBUŁA

„Biała Księga Branży Drogowej” to wspólna inicjatywa partnerskich organizacji branżowych: Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa, Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych, Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, Sekcji Krajowej Drogownictwa NSZZ „Solidarność”, Stowarzyszenia Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców, Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu oraz Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy.

Niniejszy dokument zawiera postulaty zarówno ogólne, odnoszące się do strategicznych problemów dotyczących polityki Państwa w obszarze całej polityki transportowej, a zwłaszcza drogownictwa, jak i bardziej szczegółowe, istotne dla poszczególnych środowisk. Pokazuje jak wiele negatywnych zjawisk jest mocno zakorzenionych w praktyce od wielu lat. Te wadliwe praktyki trzeba sukcesywnie eliminować. „Biała Księga” przedstawia rekomendacje pożądanego kierunku tych zmian.

Jest to wspólny głos środowiska drogowego działającego na co dzień na rzecz rozwoju i unowocześnienia polskiej infrastruktury drogowej, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawy jakości życia Polaków, rozwoju polskich firm oraz wzrostu gospodarczego Polski.

„Jako drogowcy i obywatele mamy uzasadnione powody do dumy. Sieć drogowa w Polsce dynamicznie się rozwija i jest to widoczne w każdym zakątku kraju. Doceniając te sukcesy, jako przedstawiciele branży widzimy ile jest wciąż do zrobienia. Korzystając ze skupionego w naszych organizacjach doświadczenia, wiedzy wynikającej z wieloletniej praktyki uczestniczenia w projektach drogowych czujemy się w obowiązku zwrócić uwagę na główne bolączki i wyzwania drogownictwa. Głęboko wierząc w sens konstruktywnego dialogu chcemy także zasugerować w jaki sposób na te wyzwania powinniśmy odpowiedzieć.

Wierzymy, że stworzona wspólnie „Biała Księga Branży Drogowej” przyczyni się do korzystnych zmian w polskim drogownictwie i gospodarce, a polskie drogi staną się symbolem polskiego sukcesu gospodarczego i społecznego oraz dowodem na prawdziwy skok rozwojowy naszej Ojczyzny”.

Barbara Dzieciuchowicz Prezes Zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa

Andrzej Roch Dobrucki Prezes Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Andrzej Wszyński Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych

Jan Styliński Prezes Zarządu Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa

Andrzej Tracz Przewodniczący Sekcji Krajowej Drogownictwa NSZZ „Solidarność”

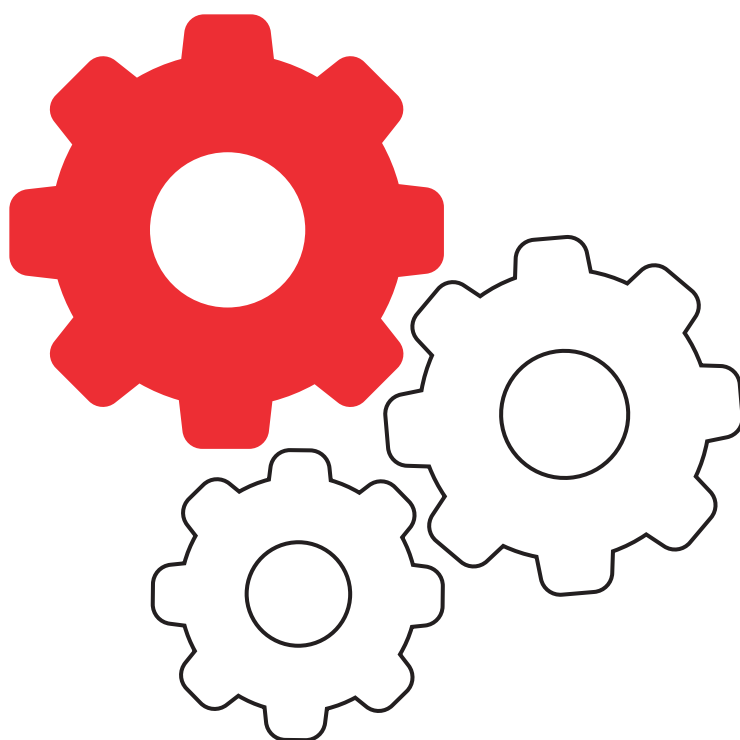
Tomasz Latawiec Prezes Zarządu Stowarzyszenia Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców

Janusz Dyduch Prezes Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP

Tomasz Borowski Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu

Zbigniew Kotlarek Prezes Zarządu Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy

I POSTULATY STRATEGICZNE



1. WERYFIKACJA POD WZGLĘDEM RZECZOWYM I FINANSOWYM PROGRAMU BUDOWY DRÓG KRAJOWYCH NA LATA 2014 – 2023 Z PERSPEKTYWĄ DO 2025 R.

Opis problemu:

Od pierwszej pełnej perspektywy budżetowej UE dla Polski (2007-2013) budowa dróg krajowych odbywa się na podstawie wieloletnich Programów Budowy Dróg Krajowych (PBDK). Żaden z programów nie został zrealizowany, a zorientowanie się w stopniu wykonania założeń utrudnia uchwalanie kolejnych, zanim zakończy się realizacja poprzednich i przenoszenie zadań i środków z jednego do następnego. Najnowszy PBDK na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 najprawdopodobniej nie zostanie zrealizowany z powodu braku dostatecznych środków finansowych. Pierwotną wersję, która opiewała na 93 mld zł rozszerzono o kolejne zadania i założono na ich realizację 107 miliardów. W ocenie środowisk branżowych ten program jest nierealny i nie da się osiągnąć jego celów. Sam dokument PBDK jest wadliwie przygotowany, nie zawiera elementarnych danych dotyczących szacunkowych kosztów poszczególnych zadań. Założenie, że część zakresu będzie realizowana z „oszczędności” jest błędem metodycznym i dowodzi braku wiedzy na temat faktycznych kosztów. Istnieje ryzyko, że próba realizacji błędnie określonego programu może uniemożliwić wykonanie zadań priorytetowych.

Rekomendacja:

Konieczna jest rewizja PBDK na lata 2014-2023 z perspektywą do 2025 pod kątem wykonalności, dostępnego budżetu i priorytetów realizacji. Należy doprowadzić do odpolitycznienia programów budowy dróg, urealnienia planów wydatków i rozłożenia w czasie harmonogramów budowy, a także wprowadzenia jasno zdefiniowanych, obiektywnych kryteriów wyboru odcinków do realizacji i ich hierarchii.

2. DOKOŃCZENIE BUDOWY PODSTAWOWEJ SIECI DROGOWEJ

Opis problemu:

Pomimo widocznych efektów, sieć drogowa w naszym kraju nie jest kompletna. Nie ukończono w całości żadnej autostrady i żadna droga ekspresowa nie tworzy pełnego ciągu. Zgodnie z rozporządzeniem o sieci autostrad i dróg ekspresowych, łączna długość autostrad ma wynosić około 2000 km (gotowych jest niespełna 1500 km czyli 75%) a dróg ekspresowych około 5500 km (gotowych jest ponad 1550 km czyli 28%).

Rekomendacja:

Należy dążyć do jak najszybszego dokończenia budowy podstawowej sieci drogowej w naszym kraju. Efekty inwestycji będą w pełni odczuwalne po wybudowaniu całego systemu dróg szybkiego ruchu.

3. ZASADNICZA ZMIANA PROCEDUR PRZETARGOWYCH I WARUNKÓW KONTRAKTOWYCH

Opis problemu:

W Polsce od wielu lat cały system udzielania zamówień na projektowanie i roboty budowlane w drogownictwie jest rozregulowany i wymaga przebudowy. Jego wady są widoczne na każdym etapie, od wyłaniania Wykonawców w procedurach przetargowych, poprzez zawieranie umów i współdziałanie Zamawiających z Wykonawcami w trakcie realizacji inwestycji. Niesie nadmierne ryzyka dla Zamawiających (opóźnienia w realizacji inwestycji, groźba utraty dofinansowania) i Wykonawców (wzrost kosztów, opóźnienia w płatnościach, do upadłości włącznie). Ten system trwa i dotyczy także będących w toku postępowań.

Rekomendacja:

Niezależnie od prac dostosowujących polskie Prawo zamówień publicznych do dyrektyw Unii Europejskiej przed 18 kwietnia 2016 r. konieczne jest opracowanie nowej kompleksowej ustawy. Jednak jeszcze większe znaczenie ma praktyka stosowania przepisów przez Zamawiających. Kluczowe problemy takie jak: warunki udziału w postępowaniu, kryteria wyboru Wykonawcy, sposób rozstrzygnięcia sporów, opisu przedmiotu zamówienia, realne okresy gwarancji, wysokość kar umownych, odejście od ceny ryczałtowej na rzecz rozliczenia obmiarowego, przywrócenie równowagi stron w umowach są możliwe do stosowania w obecnym systemie prawnym - wymagają decyzji Zamawiających i instytucji nadzorujących.

4. STWORZENIE NARODOWEGO FORUM KONTRAKTOWEGO

Opis problemu:

System zamówień publicznych powinien być uzupełniony o wzory umów i standardów równomiernie rozkładających ryzyka stron realizujących umowy publiczne. Obecnie każdy Zamawiający sam opracowuje takie dokumenty lub kopiuje od innych Zamawiających. Nie istnieje baza wiedzy, wzorów dokumentów i dobrych praktyk. Umowy rażąco faworyzują Zamawiających, co prowadzi do sporów, roszczeń finansowych i opóźnień w realizacji. Obecny system generuje koszty transakcyjne w bardzo dużej skali i sprawia, że realizacja zadań publicznych jest bardzo mało efektywna a kondycja przedsiębiorstw z sektora budownictwa (głównie średnich i małych) stale się pogarsza.

Rekomendacja:

Powołanie ciała zajmującego się opracowaniem i publikacją standardów dokumentów, wzorów umów i opisów przedmiotu zamówienia – robocza nazwa Narodowe Forum Kontraktowe. Wzory dokumentów, standardów i kodeksów dobrych praktyk byłyby opracowywane wspólnie przez interesariuszy procesów inwestycyjnych.

5. PODWYŻSZENIE JAKOŚCI W PROCESIE TWORZENIA PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

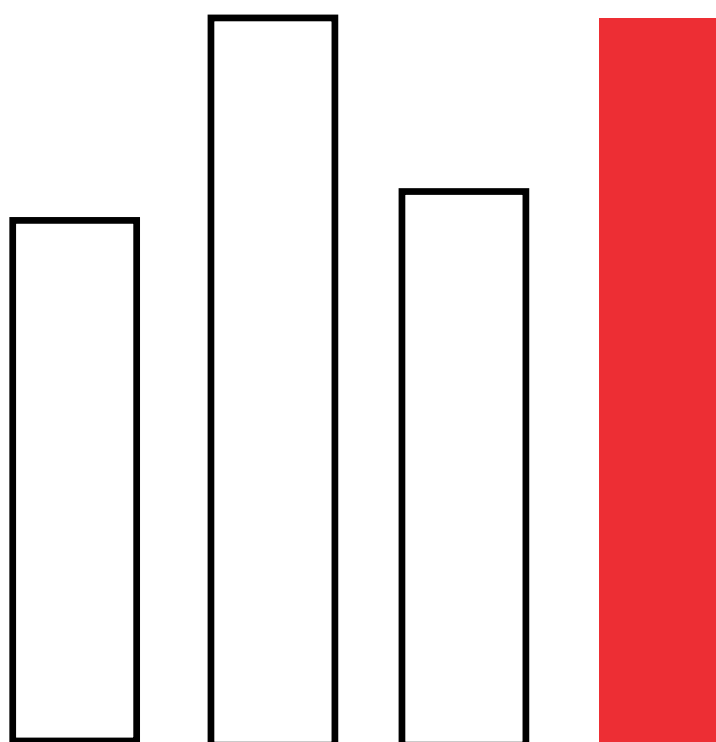
Opis problemu:

Na obecną chwilę brak w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa specjalistów kierunkowych z wieloletnim doświadczeniem zawodowym, którzy mogliby regulować zagadnienia branży drogowej pod kątem problemów wynikających ze stosowania istniejących przepisów, ukierunkować prace nad nowelizacją przepisów techniczno-budowlanych oraz warunków dla znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zagadnienie to dotyczy przede wszystkim specjalistów zajmujących się budową dróg oraz inżynierią ruchu, w tym stosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, których niewłaściwe wykorzystanie przy braku odpowiednich przepisów generuje nie tylko straty finansowe, ale przede wszystkim pogarsza bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Rekomendacja:

Ze względu na liczne problemy z jakimi boryka się polskie drogownictwo zasadne wydaje się powołanie zespołu lub zespołów ekspertów, z udziałem sygnatariuszy „Białej Księgi Branży Drogowej”, przedstawicieli zarządców dróg wszystkich szczebli (głównie samorządowych), którzy swoją wiedzą i wieloletnim doświadczeniem wesprą Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa w pracach legislacyjnych i regulacyjnych.

II POSTULATY EKONOMICZNE I FINANSOWE



1. PRZEPROWADZENIE RZETELNEJ I NIEZALEŻNEJ ANALIZY EKONOMICZNEJ W KONTEKŚCIE DOBORU TECHNOLOGII W ZAKRESIE PLANOWANYCH DO 2020 R. INWESTYCJI W DRÓGI EKSPRESOWE I AUTOSTRADY W POLSCE

Opis problemu:

16 grudnia 2014 r. podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zaprezentowała dokument „Kryteria wyboru rodzaju nawierzchni na drogach zarządzanych przez GDDKiA” bazujący na wielokryterialnej analizie, na podstawie której podjęto decyzję o wykonaniu w perspektywie PBDK 2014-2020 około 810 km dróg krajowych w technologii betonowej. W prezentacji uzasadniono tę decyzję spodziewanymi z tego tytułu oszczędnościami rządu około 635 mln zł. GDDKiA, mimo licznych wniosków środowisk Wykonawców o przedstawienie modelu badawczego, który posłużył do sporządzenia tej analizy i zastrzeżeń branży drogowej co do trafności podjętej na bazie tej analizy decyzji, nie udostępniła opinii publicznej szczegółowej metodologii wyliczeń kosztów budowy i utrzymania nawierzchni asfaltowej i betonowej.

Rekomendacja:

Dobór technologii budowy dróg musi być poprzedzony niezależną, rzetelną analizą kosztów budowy i utrzymania dróg (dla wszystkich wariantów dróg przyjętych w „Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” z 11 marca 2013 r.) wykonaną na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa oraz analizą w zakresie wpływu wyboru poszczególnych technologii na środowisko naturalne Polski w kontekście wytycznych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, przeprowadzoną przez Ministerstwo Środowiska.

2. ZAPEWNIENIE FINANSOWANIA DROGOWNICTWA, W TYM DRÓG SAMORZĄDOWYCH PO 2020 R.

Opis problemu:

Po zakończeniu perspektywy budżetowej 2014-2020 prawdopodobnie nie uzyskamy wsparcia z Unii Europejskiej (lub będzie ono znacząco mniejsze) na kolejne przedsięwzięcia drogowe a istotnym problemem, o którym powinniśmy myśleć już dzisiaj, będzie kwestia finansowania budowy kolejnych dróg, remontów, modernizacji oraz utrzymania już istniejących. Dodatkowo, brakuje wiarygodnych danych, czy środki zgromadzone w Krajowym Funduszu Drogowym pokryją wydatki na konieczny udział własny w projektach współfinansowanych z Unii Europejskiej.

Rekomendacja:

Konieczne jest przygotowanie zasad finansowania budowy, modernizacji i remontów dróg po 2020 r. oraz systemu finansowania zarządzania i utrzymania sieci drogowej, umożliwiających kontynuowanie jej rozwoju po zakończeniu finansowania unijnego. Szczególnie jest to istotne w przypadku dróg samorządowych, dla których nie ma żadnych systemowych rozwiązań finansowych. Konieczna jest pełna rewizja wpływów i obciążeń Krajowego Funduszu Drogowego.

3. ZWIĘKSZENIE ŚRODKÓW NA UTRZYMANIE DRÓG KRAJOWYCH I SAMORZĄDOWYCH

Opis problemu:

Koszt utrzymania nowo wybudowanej sieci dróg, zwłaszcza dróg szybkiego ruchu, będzie bardzo duży. Do tej pory priorytet ma budowa nowych elementów infrastruktury. W tym kontekście pozytywnie należy ocenić zapisanie w Programie Budowy Dróg Krajowych 2014-2023 kwoty 46,8 mld zł z budżetu Państwa na utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie, jednak dotyczy to jedynie dróg krajowych. Należałoby więc zadać pytanie co się stanie z pozostałymi drogami?

Rekomendacja:

Należy zapewnić racjonalny podział środków finansowych między nakłady na budowę nowych elementów infrastruktury drogowej a jej modernizację, remonty i utrzymanie. Podobnie konieczne jest zapewnienie równowagi między finansowaniem rozwiązań obsługujących ruch tranzytowy, docelowy oraz wewnętrzny.

4. ZMIANA ZASAD KWALIFIKOWALNOŚCI WYDATKÓW DLA PROJEKTÓW WSPÓŁFINANSOWANYCH Z UNII EUROPEJSKIEJ

Opis problemu:

Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków dla projektów współfinansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej są bardziej rygorystyczne niż ogólne wytyczne Komisji Europejskiej. Przyjęto błędną zasadę, iż kwoty sporne są wydatkiem niekwalifikowanym, czego nie wymagają przepisy unijne. Może to prowadzić do ponoszenia nieuzasadnionych kosztów wykonania robót (wszystkich typów) w przypadku wystąpienia dodatkowych kosztów realizacji (występują w 99% kontraktów na roboty). Dodatkowe koszty mogą sięgać 25% kwoty kontraktu.

Rekomendacja:

Rewizja i zmiana wytycznych dotyczących kwalifikowalności wydatków ze środków UE. Dostosowanie wytycznych do treści wymogów unijnych, zmiana zasad dotyczących kwalifikowalności robót dodatkowych.

III POSTULATY RYNKOWE



1. WPROWADZENIE W PROCEDURZE PRZETARGOWEJ MOŻLIWOŚCI SKŁADANIA OFERT W DWÓCH WARIANTACH NAWIERZCHNI DROGOWYCH

Opis problemu:

Nagła, niepodlegająca konsultacjom branżowym ani niesygnalizowana wcześniej decyzja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) o budowie około 810 km dróg w technologii betonowej zaskoczyła polską branżę drogową. Co warte nadmienienia branża wykonawcza, która została mocno doświadczona w czasie poprzedniej perspektywy finansowej, w czasie której zbankrutowało kilkaset polskich firm, została kolejny już raz postawiona przed faktem dokonanym. Wykonawcy dowiedzieli się, że aby uczestniczyć w wartym dziesiątki miliardów złotych programie inwestycyjnym, muszą w bardzo krótkim czasie gruntownie przebudować swój park maszynowy i wymienić kadry.

Dodatkowo, klauzula tzw. „inżynierii wartości” na którą powołuje się GDDKiA twierdząc, że pozwala ona na zmianę technologii wykonania nawierzchni przez Wykonawcę, w praktyce nie jest stosowana, co wielokrotnie było potwierdzane przez firmy startujące w ogłaszanych procedurach przetargowych.

Inwestycje drogowe po wejściu Polski do Unii Europejskiej nie wywołały zjawiska znanego z Hiszpanii, czy Portugalii, gdzie rodzime firmy budowlane dzięki znacznym unijnym dotacjom były w stanie przez lata rozwinąć się i ustabilizować swoją pozycję. W 1990 r. w Polsce działało kilka dużych państwowych firm, którym powierzano realizację poważnych inwestycji drogowych. Firmy te w późniejszych latach zostały sprywatyzowane i obecnie w większości są spółkami z udziałem kapitału zagranicznego. Mocniejszą pozycję na rynku zdobyły jedynie nieliczne firmy. Polityka organów Państwa, w tym Zamawiającego, spowodowała kryzys w branży, a nagłe decyzje, nieuwzględniające realiów, kondycji polskich firm, o wspólnym dialogu środowisk drogowych nie wspominając, dodatkowo cały czas pogarszają tę sytuację. Ostatnią tak dużą falę inwestycji drogowych warto spożytkować w taki sposób, żeby wzmocnić rodzimy biznes, bo jego sukces przełoży się na sukces całej gospodarki.

Rekomendacja:

Konieczne jest, ze względu na konkretne właściwości obu technologii i realne założenia danej inwestycji, wprowadzenie w procedurze przetargowej możliwości składania ofert w dwóch wariantach nawierzchni drogowej.

2. WYELIMINOWANIE Z REALIZACJI ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH WYKONAWCÓW -POŚREDNIKÓW, NIEDYSYONUJĄCYCH WŁASNYM ZAPLECZEM KADROWYM I SPRZĘTOWYM

Opis problemu:

Środki na budownictwo drogowe przyciągają na polski rynek kolejne firmy. Zamawiający w sposób jedynie formalny bada oferty pod kątem potencjału Wykonawcy i zdolności wykonania zamówienia. Zdarza się, że do realizacji zamówień publicznych dopuszczani są Wykonawcy nieposiadający żadnych zasobów własnych. Tymczasem jest oczywiste, że firma posiadająca jedynie lokal biurowy i telefon komórkowy nie powinna budować autostrad, bo grozi to opóźnieniami

w realizacji kontraktów i nie pozwala na ochronę pracowników. Firma niedysponująca potencjałem w Polsce ryzykuje niewywiązanie się z kontraktu. A nie jest to problem jedynie jej właścicieli gdyż kończenie kontraktów przez innego Wykonawcę podnosi koszt realizacji inwestycji i znacznie opóźnia jej oddanie do użytku.

Rekomendacja:

Konieczna jest zmiana przepisów o zamówieniach publicznych, dzięki której zdolność Wykonawcy do realizacji zamówienia będzie badana na dzień składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu lub na dzień składania ofert. Pozwoli to na faktyczną weryfikację zdolności Wykonawcy według tego co posiada „tu i teraz”. Zamawiający powinien wymagać, aby kluczowe części zamówienia realizowane były osobiście, a w przypadku posługiwania się zasobami podmiotów trzecich, w szczególności w odniesieniu do wiedzy i doświadczenia, aby podmioty te były podwykonawcami w zakresie w jakim używają tych zasobów.

3. MODYFIKACJA FORMUŁY „ZAPROJEKTUJ I BUDUJ” I POWRÓT DO PRAWIDŁOWEGO ROZKŁADU RYZYK

Opis problemu:

Formuła „Zaprojektuj i buduj” stała się w obecnej perspektywie budżetowej podstawową formą realizacji inwestycji drogowych. Po stronie Wykonawcy jest wykonanie projektu budowlanego wraz z niezbędnymi pracami wstępnymi, opiniami, uzgodnieniami i pozwoleniami, czasem zmianą decyzji środowiskowej, aż do uzyskania ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej – czyli wszystko to, co jest obarczone największym ryzykiem terminowym i w systemie tradycyjnym jest rolą Zamawiającego. Jej nadużywanie jest skutkiem asekuranckiej postawy Zamawiających, odsuwających od siebie wszystko co niesie zagrożenia. Problemem jest też brak odpowiednich dokumentów będących danymi odniesienia zwłaszcza dla kontraktów „Zaprojektuj i buduj”.

Rekomendacja:

Od formuły „Zaprojektuj i buduj” należy stopniowo odchodzić, na rzecz takiego systemu, w którym ww. ryzyka związane z decyzjami administracyjnymi, aż do uzyskania decyzji Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej, pozostają po stronie Zamawiającego. Wykonawca mógłby stosować innowacyjne rozwiązania w stosowanych technologiach, na etapie wykonywania projektów technicznych. Wydaje się, że takim rozwiązaniem może być zmodyfikowany system „Optymalizuj i buduj”.

Obowiązkowe dołączanie do Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) jako wiążących danych wyznaczających zakres zamówienia: danych hydro-geologicznych, danych odnośnie kolizji z urządzeniami obcymi i o koniecznych przebudowach, danych dotyczących ochrony środowiska, wiążącej prognozy ruchu, wiążącej inwentaryzacji stanu istniejącego dla przebudowy, odbudowy lub remontu. W przypadku kontraktu w systemie „Buduj” za wadliwe powyższe dane i wady dokumentacji ryzyko ponosi Zamawiający.

4. ZRÓWNOWAŻENIE UMÓW O ZAMÓWIENIA PUBLICZNE, PRZYWRÓCENIE MIĘDZYNARODOWYCH PROCEDUR REALIZACJI INWESTYCJI – FIDIC

Opis problemu:

Umowy o zamówienie publiczne w większości mają charakter umów adhezyjnych przenoszących niemal wszystkie ryzyka na Wykonawcę, nawet jeżeli wynikają one z działań i zaniechań Zamawiającego. Umowy te są również bardzo sankcyjne w stosunku do Wykonawcy poprzez rozbudowany system kar umownych naliczanych nawet z zupełnie błahych powodów; naraża to Wykonawcę na straty i zagraża wykonaniu umowy, a w ostateczności grozi nawet upadłością.

Rekomendacja:

Wprowadzenie do przepisów o zamówieniach publicznych postanowień o obowiązku zrównoważenia umów. Rekomenduje się przywrócenie pełnych międzynarodowych procedur FIDIC stosowanych w Polsce na początku poprzedniej dekady w przedsięwzięciach finansowanych z międzynarodowych instytucji finansowych i przedakcesyjnych funduszy unijnych.

5. POZBAWIENIE ZAMAWIAJĄCEGO MOŻLIWOŚCI UCIEKANIA PRZED ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ PRZEZ ZASŁANIANIE SIĘ TERMINAMI ZAWITYMI

Opis problemu:

Zamawiający często stosuje terminy zawite na wnoszenie roszczeń ograniczone nawet do 2-28 dni od dnia, w którym Wykonawca dowiedział się lub mógł się dowiedzieć o problemie. Skutkuje to wieloma sporami i próbami zwolnienia się Zamawiającego z odpowiedzialności za własne działania i zaniechania poprzez zasłanianie się przesłankami formalnymi, często błędnie interpretowanymi.

Rekomendacja:

Wprowadzenie do przepisów o zamówieniach publicznych postanowień o zakazie stosowania takich nagannych praktyk.

6. STWORZENIE WARUNKÓW DLA REALNEJ OCENY OFERT O CENIE RAŻĄCO NISKIEJ I WPROWADZENIE ZAKAZU TZW. INŻYNIERII CENOWEJ

Opis problemu:

Agregacja ceny oferty, w szczególności w kontraktach „Zaprojektuj i buduj” do jednej kwoty faktycznie uniemożliwia ocenę, czy cena jest rażąco niska, dodatkowo możliwość przenoszenia kosztów pomiędzy poszczególnymi pozycjami wyceny prowadzi do nieuczciwej konkurencji. W wielu przetargach rozstrzyganych w 2015 r. wygrywały oferty na poziomie niższym od 70% kosztorysu inwestorskiego. W poprzedniej perspektywie akceptowanie zaniżonych ofert spowodowało zjawisko zrywania kontraktów i wydłużania się okresu realizacji inwestycji.

Rekomendacja:

Konieczne jest przeciwdziałanie zaniżaniu cen ofertowych. Wprowadzenie obowiązku uszczegółowienia ceny oferty i zakazu tzw. inżynierii cenowej.

7. DOPRECYZOWANIE ZASAD I ZMIANA PRAKTYKI REALIZACJI KONTRAKTÓW UTRZYMANIOWYCH „UTRZYMAJ STANDARD”**Opis problemu:**

Problem utrzymania dróg będzie nabierał na znaczeniu w miarę oddawania do użytku kolejnych inwestycji. Coraz częściej GDDKiA zawiera kontrakty na utrzymanie odcinków dróg krajowych, zwłaszcza dróg szybkiego ruchu, w formule „Utrzymaj standard”. Przedstawiciele rynku Wykonawców mają jednak wiele zastrzeżeń do konstrukcji tych umów i praktyki realizacji.

Na etapie przetargu Wykonawca otrzymuje dane, jaki standard (parametry) drogi ma obowiązek utrzymać, natomiast określenie zakresu usług (ich ilości, rodzaju, terminów) niezbędnych do osiągnięcia standardu spoczywa na Wykonawcy. Opisanie w tak ogólny sposób przedmiotu zamówienia powoduje konieczność wyceny wynagrodzenia w oparciu o hipotetyczne założenia prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzeń nieznanych w dniu składania oferty. Ma to szczególnie istotne znaczenie w powiązaniu ze sposobem rozliczania, tj. wynagrodzeniem ryczałtowym, niezależnym od rzeczywistego zakresu świadczonych usług.

W przypadku pojawienia się strat na skutek kradzieży, aktów wandalizmu lub innych nieznanymi okoliczności, Wykonawca jest faktycznym poszkodowanym, ale nie ma możliwości uzyskania odszkodowania z ubezpieczenia posiadanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Nie przewidziano możliwości sędowania przez Zamawiającego na Wykonawcę uprawnienia do dochodzenia naprawienia szkody bezpośrednio od sprawcy zdarzenia. Jedynym uprawnieniem przewidzianym w umowie dla zadań „Utrzymaj standard” jest możliwość zawarcia ubezpieczenia od ww. zdarzeń we własnym zakresie przez Wykonawcę. Koszt takiego ubezpieczenia, w związku z trudnym do oszacowania przez Ubezpieczyciela ryzykiem ich wystąpienia, jest niewspółmiernie wysoki do zakresu ochrony ubezpieczeniowej.

Zasady zapłaty wynagrodzenia przewidują, że nie będzie ono przysługiwało „w przypadku niedotrzymania standardu jakiegokolwiek elementu drogi lub innych czynności utrzymaniowych”. Zamawiający wskazuje, że wynagrodzenie Wykonawcy zostanie obliczone na podstawie przeprowadzonych kontroli, a „wartość cyklicznego wynagrodzenia jest wynikiem oceny spełnienia wymagań dla każdego elementu drogi sprawdzanych podczas kontroli oraz sumy naliczonych kar”. Taki sposób ustalenia wynagrodzenia Wykonawcy oznacza, że wystąpienie jakiegokolwiek, nawet drobnego uchybienia, obarczone jest sankcją dla Wykonawcy w postaci braku zapłaty wynagrodzenia w ogóle. Sposób przeprowadzania kontroli, ich częstość i możliwe inne działania nakierowane na stwierdzenie odstępstw od standardu, powodują niemożność przewidzenia, jakich środków będzie musiał użyć Wykonawca, żeby wywiązać się ze standardu utrzymania.

W umowie w formule „Utrzymaj standard” przewidziano, że wszystkie zmiany wynagrodzenia, w tym wynikające z waloryzacji lub przewidzianej możliwości wzrostu wynagrodzenia w przypadku wystąpienia katastrofy w ruchu lądowym, powodzi (czyli wystąpienia siły wyższej) - nie mogą przekroczyć maksymalnej wartości 120% wartości wynagrodzenia. Powyższe ograniczenie naraża Wykonawcę na straty. Wystąpienie zdarzeń ekstremalnych, jak np. powódź może po stronie Wykonawcy wygenerować koszty przekraczające założone przez Zamawiającego maksimum.

Dla części dróg objętych zamówieniami „Utrzymaj standard” obowiązują gwarancje jakości udzielone przez Wykonawców którzy realizowali inwestycję. W takich przypadkach, Zamawiający w umowie na utrzymanie wyłączył z zakresu „prace i roboty” związane z usuwaniem wad i usterek w elementach objętych gwarancją. Można przypuszczać, że wielokrotnie będą powstawały wątpliwości, czy dana robota jest pracą utrzymaniową czy też usunięciem usterki, co będzie prowadziło do sporów między Wykonawcą zobowiązanym z gwarancji, Wykonawcą prac utrzymaniowych i Zamawiającym.

Ponadto, obecnie Zamawiający wymaga pełnego zabezpieczenia na cały okres trwania kontraktu, czyli na 6 lat. Banki oraz towarzystwa ubezpieczeniowe nie chcą wydawać tak długich zabezpieczeń małym i średnim firmom. Dotyczy to też umów na roboty budowlane.

Rekomendacja:

Rekomenduje się sporządzenie precyzyjnego, jednoznacznego katalogu wymagań i zadań, jednakowego dla wszystkich oferentów. Wprowadzenie do umów „Utrzymaj standard” uprawnienia do dochodzenia przez Wykonawców naprawienia szkody od ich sprawców; przyjęcie regulacji umożliwiającej otrzymywanie przez Wykonawcę odszkodowania od Ubezpieczyciela, z którym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła umowę ubezpieczenia OC. Wprowadzenie w umowie „Utrzymaj standard” systemu obniżenia wynagrodzenia stosownie do stwierdzonych uchybień, a nie brak zapłaty w ogóle; jednoznaczne uregulowanie w umowie, że obniżenie wynagrodzenia nastąpi dopiero po przekroczeniu przez Wykonawcę czasu na doprowadzenie drogi do wymaganego standardu; wskazanie w umowie okoliczności, które ograniczą możliwość stosowania sankcji w postaci braku zapłaty, gdy niedotrzymanie standardu nastąpi bez winy Wykonawcy. Te ustalenia powinny być efektem równoprawnego dialogu Zamawiającego z podmiotami rynkowymi.

Konieczne jest ustalenie w sposób czytelny i jednoznaczny zasad dokonywania napraw wad i usterek powstałych po zakończeniu okresu gwarancyjnego. Wykonawca prac utrzymaniowych powinien uzyskać pewność, czy naprawy takich wad wchodzą w zakres przedmiotu zamówienia, czy zostaną rozliczone jako prace dodatkowe lub uzupełniające.

Umożliwienie firmom składania zabezpieczeń na 2 lub 3 lata i przed upływem ich ważności złożenie kolejnego zabezpieczenia. System taki stosowany jest w innych krajach UE.

8. UREALNIENIE OKRESÓW GWARANCYJNYCH NA KONSTRUKCJĘ DROGI

Opis problemu:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wprowadziła bardzo długie okresy gwarancji jakości - 10 lat i więcej. Istnienie gwarancji jest niezbędne i uzasadnione z punktu widzenia interesu społecznego, ale w obecnej formie instytucja gwarancji jest stosowana błędnie i nadużywana. Wydłużony okres gwarancji stanowił pozorne nowe kryterium oceny ofert przetargowych w sytuacji powszechnej krytyki kryterium najniższej ceny jako jedyne. Sztucznie wydłużone okresy gwarancji, oderwane od realiów ekonomicznych i technologicznych są praktycznie nie do wyegzekwowania i są kolejnym elementem zaburzającym efektywne procesy przetargowe poprzez premiowanie ryzykownych decyzji oferentów.

Rekomendacja:

Urealnienie okresów gwarancyjnych na konstrukcję drogi w przetargach GDDKiA i na drogach samorządowych. Minister Infrastruktury i Budownictwa powinien wydać odpowiednie rekomendacje okresów gwarancyjnych w zależności od kategorii drogi i rodzaju zamówienia. Gwarancja jakości i rękojmia muszą być powiązane z charakterem zamówienia (budowa, przebudowa, rozbudowa, remont, remont bieżący).

9. BUDOWA SYSTEMU MONITOROWANIA POJAZDÓW PRZECIĄŻONYCH

Opis problemu:

Jednym z powodów, który sprawia, że Wykonawcy, mimo iż deklarują bardzo długie okresy gwarancyjne faktycznie nie będą ponosili odpowiedzialności, jest fakt, iż blisko 25% ruchu ciężarowego (tak wynika z badań) przekracza dopuszczalne naciski na oś. To sprawia, że drogi eksploatowane są niezgodnie z parametrami, na jakie zostały zaprojektowane i wykonane. Poruszanie się po drogach dużej liczby przeciążonych pojazdów spowoduje niszczenie nowych lub wyremontowanych dróg oraz stwarza niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. W efekcie, jakość nawierzchni drogowych będzie się pogarszać szybciej niż przewidywano, a koszty napraw będzie ponosił Skarb Państwa, mimo długich okresów gwarancyjnych w umowach na wykonanie.

Rekomendacja:

Budowa systemu monitoringu obciążenia na oś pojazdów ciężarowych – wagi wbudowane w nawierzchnie drogowe z identyfikacją pojazdów. W Polsce powinien być wdrożony system ważenia pojazdów w ruchu o wysokiej dokładności, pozwalający na wychwytywanie pojazdów przeciążonych, są techniczne możliwości wdrożenia takiego systemu. Ważne jest by system objął nie tylko drogi krajowe, gdyż zjawisko ruchu pojazdów przeciążonych dotyka również zarządców dróg samorządowych w sytuacji istnienia opłat za korzystanie z dróg przez samochody o masie powyżej 3,5 ton.

10. ROZSTRZYGNIECIE I ROZSTRZYGANIE W PRZYSZŁOŚCI SPORÓW KONTRAKTOWYCH

Opis problemu:

Metoda realizacji zadań inwestycyjnych, która utrzymała się na przestrzeni ostatnich 7 lat sprawiła, że sektor firm wykonawczych rości sobie od Skarbu Państwa blisko 15 mld zł. W kwotach tych można upatrywać faktycznych przyczyn słabej kondycji firm tego sektora, bowiem spory kontraktowe, a co za tym idzie otrzymanie zapłaty, rozstrzygane są wiele lat po ukończeniu robót. Kwoty te na ogół przekraczają zyski Wykonawców stąd brak płatności odbija się na całym łańcuchu podwykonawców i dostawców. Utrzymywanie się tego stanu rzeczy grozi dalszym pogorszeniem się kondycji i mocy przerobowych małych i średnich przedsiębiorstw (wciąż borykających się z problemami z poprzedniej perspektywy), zatorami płatniczymi, opóźnieniami w realizacji czy upadłościami. Z kolei przekazanie sporów od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa działa na niekorzyść zarówno podmiotów gospodarczych, jak i Skarbu Państwa.

Rekomendacja:

Niezbędne jest wprowadzenie zasady, że spory kontraktowe rozstrzygane są w trakcie realizacji, a nie po jej zakończeniu. Należy rozbudować instytucję mediacji oraz przywrócić ją jako tryb rozwiązywania sporów także pomiędzy Wykonawcą robót a Zamawiającym – Skarbem Państwa. W tym celu należy wprowadzić zmiany do umów przyszłych i już zawartych zastępujące ścieżkę sądową mediacjami i sądami arbitrażowymi, oraz rozszerzyć zapisy ustawy o mediacjach również o pomioty publiczne – w obecnym kształcie ustawa ta dotyczy tylko firm komercyjnych. Państwo powinno działać w obrocie gospodarczym w oparciu o te same kupieckie praktyki, co rynek komercyjny.

11. WPROWADZENIE REALNEJ WALORYZACJI PŁATNOŚCI ZA ROBOTY

Opis problemu:

Obecnie waloryzacja prowadzona jest w oparciu o wskaźniki GUS w przedziale od minus do plus 1% wartości umowy.

Rekomendacja:

Postulat wprowadzenia prawdziwej waloryzacji od (a nie do!) zmiany cen powyżej 1% wartości umowy. Korekta na podstawie koszyka cen rynkowych cen zakupowych, a nie wskaźników GUS. Wskaźnik GUS tworzony jest w oparciu o ankietę kierowaną do firm wykonawczych – według obecnych cen sprzedaży. Przy obecnie zakontraktowanym ponad 80% wolumenie robót dynamika zmiany wskaźnika GUS będzie minimalna.

12. ZMIANA RELACJI INWESTORA I WYKONAWCY W TRAKCIE REALIZACJI KONTRAKTU

Opis problemu:

Konsekwencją wadliwej praktyki realizacji inwestycji drogowych są niezrównoważone zapisy kontraktów i brak partnerskich relacji inwestora (Zamawiającego) z Wykonawcą. Wyraża się to w takich praktykach jak: narzucanie Wykonawcy sztywnych godzin pracy od 6 do 22 przez 6 dni w tygodniu, zmuszanie pod groźbą kar do przedstawienia Programu Robót według wytycznych Zamawiającego, nakładanie nieracjonalnie wysokich i licznych kar umownych, np. za przekroczenie terminu złożenia raportu, czy wprowadzenie zmian w tymczasowej organizacji ruchu. Zamawiający ma prawo dochodzić odszkodowania do wysokości poniesionej szkody (bliżej niezdefiniowanej), bez limitu kwotowego, w wielu kontraktach brak jest również limitu kar umownych. Obecnie Zamawiający nie ma określonego terminu np. na odpowiedź na roszczenie Wykonawcy czy na przekazanie własnych roszczeń, odbiór robót zanikowych, badania kontrolne, laboratoryjne itp.

Rekomendacja:

Odstąpienie od ww. regulacji umownych, które służą tylko i wyłącznie odrzucaniu roszczeń Wykonawców. De facto są pretekstem do niwelowania opóźnień spowodowanych przez Zamawiającego. Kary powinny być nakładane za zwłokę, a nie za opóźnienie, a ich wysokość i łączna kwota powinny być limitowane. Konieczne jest wprowadzenie precyzyjnych terminów dla działań Zamawiającego.

13. ZAGWARANTOWANIE MINIMALNEGO WYNAGRODZENIA ZA PRACĘ ORAZ WPROWADZENIE DOBRZYCH PRAKTYK W KWESTII ZATRUDNIENIA

Opis problemu:

W obecnym systemie zamówień publicznych w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dominującym kryterium oceny ofert jest cena. Konsekwencją takiej sytuacji jest preferowanie Wykonawców, którzy nie posiadają historii podatkowej w naszym kraju, nie ponoszą kosztów utrzymania majątku ruchomego i nieruchomości związanych z procesem budowlanym, nie zatrudniają pracowników i nie są objęci obciążeniami wynikłymi z tego tytułu. Taka sytuacja rodzi patologiczne dla gospodarki Państwa oraz branży drogowej mechanizmy braku równości szans dla firm drogowych, które budowały swój potencjał w oparciu o krajowe zasoby z myślą o rozwoju, a nie spekulacji finansowej. Szczególnie ważnym obszarem, który został rozmontowany przez politykę najniższej ceny, to prawa pracownicze, ponieważ przedsiębiorcy konkurowali kosztami pracy i na takie działanie mieli przyzwolenie GDDKiA.

Rekomendacja:

Wprowadzenie do rozstrzygnięć przetargowych zasady, że oferta zostanie odrzucona w przypadku gdy Wykonawca nie zapewni wszystkim zatrudnionym przy realizacji zamówienia wynagrodzenia w wysokości nie niższej niż minimalne wynagrodzenie za pracę, bez względu na podstawę prawną zatrudnienia. Jeśli pozwalają na to uwarunkowania zamówienia należy wprowadzić do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) wymóg zatrudnienia na podstawie umowy o pracę. W przypadku, gdy zamówienie dotyczy outsourcingu zadań GDDKiA nakaz zawierania umów o pracę musi być obligatoryjnie wprowadzony do SIWZ.

14. WPROWADZENIE ELEKTRONICZNYCH NARZĘDZI DO BUDOWNICTWA – WDROŻENIE TECHNOLOGII BIM (BUILDING INFORMATION MODELING)

Opis problemu:

Mimo, iż budownictwo wykorzystuje nowe technologie materiałowe, sam proces przygotowania inwestycji oparty jest na rozwiązaniach XIX-wiecznych. Rozwinięte społeczeństwa świata zachodniego coraz szerzej wykorzystują nowoczesne narzędzia wspomagające procesy realizacji powszechnie nazywane technologią BIM (Building Information Modelling). Narzędzia te pomagają osiągnąć 20% oszczędności przy budowie i eksploatacji obiektów budowlanych. W Wielkiej Brytanii zamówienia publiczne będą obligatoryjnie realizowane w technologii BIM od roku 2016. Brak wdrożenia tych nowoczesnych technologii wpływa negatywnie na efektywność polskich inwestycji w porównaniu do tych realizowanych na zachodzie Europy.

Rekomendacja:

Włączenie technologii BIM jako jednego z priorytetów polityki Państwa w obszarze budownictwa.

15. REWIZJA KRYTERIÓW WYBORU OFERT NA USŁUGI INTELKTUALNE

Opis problemu:

Zgodnie z ostatnimi zmianami w Ustawie Prawo zamówień publicznych, Zamawiający publiczni są zobligowani do stosowania pozacenowych kryteriów wyboru ofert na usługi intelektualne (projektowanie, planowanie itd.). Zmiana ma jednak charakter pozorny, bo wciąż dominującym kryterium wyboru oferty jest cena wykonania. Zapisy obowiązującej Ustawy Prawo zamówień publicznych nakazują by przy rozstrzyganiu przetargów wybierać „ofertę najkorzystniejszą ekonomicznie”. Wobec utożsamiania jej z ofertą o najniższej cenie (jest to zgodne z prawem), Zamawiający wprowadzili pozornie dodatkowe kryteria: długość okresu gwarancji i gotowość wykonania zadania w czasie krótszym do 3 miesięcy.

Rekomendacja:

Wprowadzenie wymogu aby pozacenowe kryteria oceny dotyczyły technicznych i jakościowych aspektów zamówienia oraz aby stanowiły co najmniej 50% udziału w ocenie oferty na usługi intelektualne.

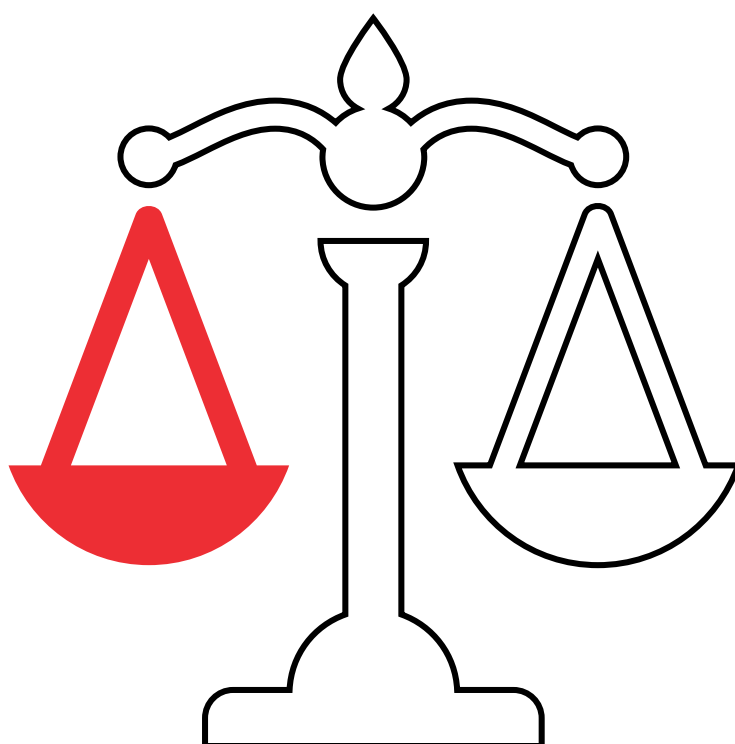
16. UREGULOWANIE ROLI INSTYTUTU BADAWCZEGO DRÓG I MOSTÓW (IBDiM)**Opis problemu:**

Instytut Badawczy Dróg i Mostów zajmuje się problematyką infrastruktury komunikacyjnej. Tymczasem w organizacji GDDKiA kosztem wielomilionowych nakładów wyposażono Laboratoria Drogowe w sprzęt badawczy stosowany w laboratoriach naukowych zajmujących się badaniami poznawczymi oraz opracowywaniem recept. Laboratoria GDDKiA nie opracowują recept, a zajmują się tylko badaniami kontrolnymi. Uwarunkowania formalno-prawne (Ustawa o wyrobach budowlanych) spowodowały, że mieszanki mineralno-asfaltowe, jako wyrób budowlany mogą być kontrolowane przez organ uprawniony. Laboratoria GDDKiA nie są takim organem, co powoduje, że kosztowne wyposażenie nie ma codziennego zastosowania w badaniach kontrolnych realizowanych projektów. Zgodnie z obowiązującym prawem jest sprawowana obowiązkowa zakładowa kontrola produkcji. Jest to dublowanie funkcji, procesów i sprzętu. Często personel nie potrafi zinterpretować wyników badań z kosztownej aparatury.

Rekomendacja:

GDDKiA powinna ściśle współpracować z IBDiM, który jest jednostką państwową podległą Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa. IBDiM powinien być zorientowany na badania naukowe i rozwój nowych technologii. Powinien być instytucją, która będzie miała decydujący głos w przypadku sporów technicznych pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą.

IV POSTULATY PRAWNO-ADMINISTRACYJNE



1. OKREŚLENIE ZAKRESU ODPOWIEDZIALNOŚCI URZĘDU GENERALNEGO DYREKTORA GDDKiA

Opis problemu:

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, który zgodnie z ustawą o drogach publicznych, jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych, jest odpowiedzialny za proces inwestycyjny oraz przyjęcie drogi do użytkowania. W celu dotrzymania terminów, które często są dyktowane względami politycznymi, rodzi się patologiczny mechanizm, który skutkuje presją na pion utrzymania, aby droga została dopuszczona do ruchu w oznaczonym czasie bez spełnienia norm technicznych (specustawa z 2012: „osiągnięcie przejezdności”).

Rekomendacja:

Zakres kompetencji i odpowiedzialności Generalnego Dyrektora powinien zostać określony od nowa. W miejsce GDDKiA należy powołać dwie odrębne instytucje, jedna zajmowałaby się inwestycjami, a druga odpowiadałaby za zarządzanie drogami. W trosce o najwyższą jakość kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad zasadny i wymagany prawem jest jego wybór w drodze otwartego i konkurencyjnego naboru.

2. ZWIĘKSZENIE KOMPETENCJI DYREKTORA ODDZIAŁU GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Opis problemu:

Obecnie kompetencje Dyrektora Oddziału GDDKiA są ograniczone w stosunku do umocowań sprzed 2008 r. Ma to negatywny wpływ na efektywność wykorzystania zasobów GDDKiA oraz możliwość elastycznego korygowania polityki Generalnego Dyrektora w odpowiedzi na różnicowania regionalne w zakresie możliwości i potrzeb sektora przedsiębiorstw i społeczności lokalnych.

Rekomendacja:

Dyrektor oddziału powinien mieć większe możliwości współpracy z samorządami i przedsiębiorcami, aby mógł być partnerem dla tych podmiotów, co zapewniłoby większą konsensualność polityki Generalnego Dyrektora GDDKiA, a także powinien mieć większe możliwości swobodnego kształtowania organizacji oddziału dostosowanej do możliwości i potrzeb regionalnego rynku pracy oraz zakresu zadań.

3. ZMIANA USTAWY O DROGACH PUBLICZNYCH

Opis problemu:

Obowiązująca Ustawa o drogach publicznych pochodzi z 1985 r. Wielokrotnie nowelizowana, zawiera wiele przepisów niespójnych i niedostosowanych do współczesnych wymogów. Pozostałe gałęzie transportu mają swoje ustawy powstałe już w czasach po zmianie systemu polityczno-gospodarczego, utworzono również dla nich jednostki regulacyjne: Urząd Transportu Kolejowego, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Urzędy Żeglugi Śródlądowej.

Rekomendacja:

Konieczne jest podjęcie prac legislacyjnych nad nową Ustawą o drogach publicznych. Powinna ona zreformować zarządzanie drogami, w tym: wprowadzić regulatora, ujednoczyć zarządzanie w miastach na konsekwentnie obszarowe itp.

4. UPORZĄDKOWANIE RELACJI ZARZĄDZANIA DROGĄ I ZARZĄDZANIA RUCHEM

Opis problemu:

W obecnym stanie obowiązuje rozdzielnosc: zarządzający drogą nie zarządza ruchem na tej drodze, a w tym celu powoływać trzeba niezależne biura lub stanowiska. W przypadku wielu powiatów nie ma potrzeby rozbudowywania administracji drogowej.

Rekomendacja:

Wprowadzić zmiany w Ustawie o drogach publicznych oraz w Ustawie Prawo o ruchu drogowym dla rozszerzenia kompetencji zarządów dróg o sprawowanie zadań związanych z zarządzaniem ruchem, o ile otrzymają stosowne upoważnienia organu wykonawczego jednostki samorządu terytorialnego. Równocześnie sprecyzować odpowiedzialność instytucji zarządzającej ruchem. W obecnym stanie prawnym konieczne są również zmiany w zakresie kontroli prawidłowości funkcjonowania organizacji ruchu i procedur nadzoru nad zarządzaniem ruchem drogowym. Rekomenduje się aby okres kontroli był 12-miesięczny, a do sprawowania kontroli powinny być upoważnione zarówno służby zarządzającego ruchem, a w przypadku rozdzielenia struktur, także zarządcy drogi.

5. UPORZĄDKOWANIE I USPÓJNIENIE PRZEPISÓW TECHNICZNYCH W DROGOWNICTWIE

Opis problemu:

Obowiązujące obecnie przepisy zawierające wymagania techniczne dotyczące dróg i drogowych obiektów inżynierskich są przestarzałe. Zawierają wiele niepotrzebnych szczegółowych wymagań inżynierskich, są niespójne i niekorzystne dla Wykonawców, jak ma to przykładowo miejsce w przypadku warunków technicznych WT-1, WT-2, instrukcji DP-T14 (instrukcja dokonywania odbiorów robót drogowych realizowanych na drogach krajowych i autostradach), czy Gwarancji

Jakości. Nie są prowadzone żadne kompleksowe prace nad ich zmianą, co nabrało szczególnego znaczenia po przystąpieniu Polski do UE i przyjęciu jednolitych Norm Europejskich. W Polsce nie ma systemu przygotowywania krajowych dokumentów aplikacyjnych koniecznych do wdrożenia Norm Europejskich w praktyce.

Rekomendacja:

W interesie publicznym jest, by wymagane właściwości poszczególnych klas i kategorii dróg publicznych były jednoznacznie i szczegółowo opisane w przepisach technicznych obowiązujących na terenie kraju. Obecnie obowiązujące przepisy techniczne w dziedzinie drogownictwa powinny zostać unowocześnione i zawierać tylko niezbędne wymagania dla dróg i drogowych obiektów inżynierskich, które nie będą barierą wdrażania innowacyjnych rozwiązań w procesie budowy i utrzymania dróg. Konieczna jest nowelizacja tych rozporządzeń. Prace nad ich uporządkowaniem i dostosowaniem do realiów rynkowych powinny zostać przeprowadzone przez niezależny zespół ekspertów. Ich uzupełnieniem mogą być wytyczne rekomendowane, w których opisane będą najnowocześniejsze rozwiązania zalecane do stosowania w praktyce inżynierskiej. Do wdrożenia Norm Europejskich do praktyki konieczne jest opracowanie projektów krajowych dokumentów aplikacyjnych, w których zostaną wybrane istotne właściwości oraz poziomy wymagań związanych z tymi właściwościami w miejscu zastosowania wyrobu (w obiekcie budowlanym).

6. UPROSZCZENIE PROCEDUR WYDAWANIA DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH

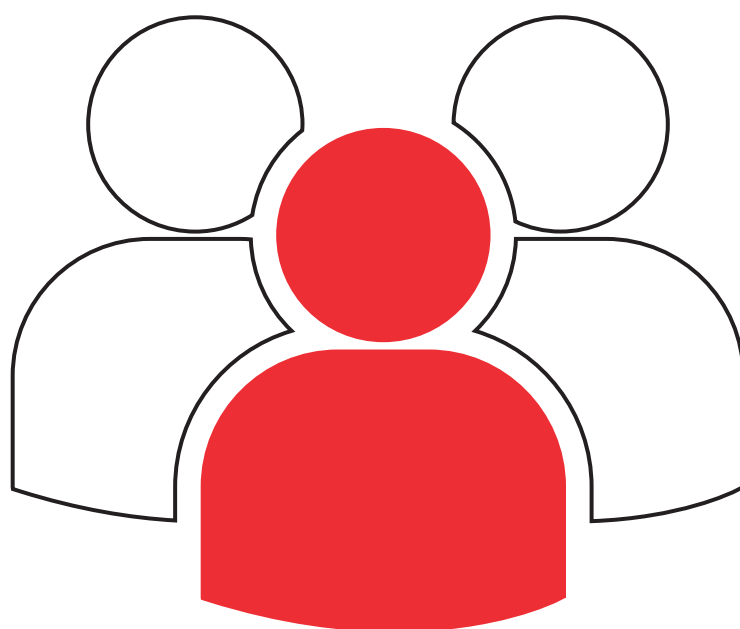
Opis problemu:

Decyzje administracyjne takie jak decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, pozwolenia wodno-prawne, pozwolenie na realizację inwestycji drogowej wydawane są w terminach zdecydowanie przekraczających zapisy Kodeksu postępowania administracyjnego i Ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych zwanej „specustawą drogową”. Wymaga się bardzo szczegółowych i obszernych materiałów a same decyzje są również obszerne. Zbyt duża szczegółowość uniemożliwia wprowadzanie koniecznych zmian.

Rekomendacja:

Konieczne jest uproszczenie procedur wydawania decyzji administracyjnych poprzez ustalenie zakresu uproszczonych materiałów wyjściowych, zakresu decyzji oraz zakresu zmian nieistotnych np. w „specustawie” drogowej - Ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

V POSTULATY ZAWODOWE



1. WZMOCNIENIE ROLI INŻYNIERA

Opis problemu:

Obecnie inżynier pełni co do zasady funkcję „listonosza”, a jego wynagrodzenie uzależnione jest w części od pracy ku zadowoleniu Zamawiającego. Takie usytuowanie prowadzi do problemów z realizacją kontraktów i jednostronnej przewagi Zamawiającego. Zamiast współdziałania mamy do czynienia z dyktatem Zamawiającego i jednostronną negatywną oceną działań Wykonawcy.

Rekomendacja:

Konieczne jest wzmocnienie roli inżyniera jako osoby obiektywnej, suwerennej w swoich decyzjach w granicach wyznaczonych okolicznościami stanu faktycznego, kontraktem i przepisami powszechnie obowiązującego prawa, pełniącej funkcję eksperta i mediatora, a czasem i arbitra, zgodnie z ideą FIDIC, a jednocześnie odpowiadającej za swoje decyzje.

2. REAKTYWOWANIE SZKOLNICTWA DLA DROGOWNICTWA I KSZTAŁCENIE POLSKICH FACHOWCÓW BUDOWLANYCH

Opis problemu:

W latach 2012-2014 w sektorze budownictwa pracę straciło ponad 150 tys. osób. To skutek głównie źle zaplanowanych cykli realizacji programów inwestycyjnych, zaniedbań w szkolnictwie zawodowym oraz pogorszenia się kondycji całej branży budownictwa. Obecnie firmy borykają się z problemami pozyskania rąk do pracy na wszystkich szczeblach, od pracowników fizycznych i operatorów maszyn po kadrę zarządzającą. Skutkuje to zwiększeniem kosztów realizacji i jej opóźnieniami. Koszty te obciążają głównie Wykonawców i z tego powodu zagrożone mogą być kontrakty zawarte w ostatnich 2 latach przy bardzo niskim poziomie cen.

Rekomendacja:

Szansą na rozwiązanie tych problemów byłoby reaktywowanie szkolnictwa zawodowego w połączeniu z przemodelowaniem szkolnictwa wyższego.

VI POSTULATY DOTYCZĄCE ZARZĄDZANIA RUCHEM



1. ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU DROGOWEGO

Opis problemu:

Pomimo trwałej tendencji zmniejszania się tragicznego wskaźnika liczby ofiar śmiertelnych wypadków, polskie drogi wciąż zaliczają się do najbardziej niebezpiecznych w Europie. Poprzedni rząd powołał „pełnomocnika rządu ds. regulacji i harmonizacji obszaru bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego” w randze sekretarza stanu, ale ta skomplikowana nazwa miała raczej ukryć niewielkie kompetencje tego stanowiska. Jest to krok w dobrym kierunku, ale nie rozwiązuje kwestii powołania agencji odpowiadającej za politykę bezpieczeństwa ruchu drogowego, co jest o wiele istotniejsze od budzących ogromne emocje i zażarte dyskusje spraw karania pijanych kierowców czy uprawnień pieszych w ruchu drogowym.

Rekomendacja:

Zacząć trzeba od jasnego zdefiniowania wyposażonej w duże kompetencje instytucji, która odpowiada za zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego. Konieczność przebudowy i zaktywizowania Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

2. WPROWADZENIE JEDNOLITEGO SYSTEMU POBORU OPŁAT ZA KORZYSTANIE Z DRÓG KRAJOWYCH

Opis problemu:

W zakresie utrzymania znaczące środki mają pochodzić z poboru opłat na drogach krajowych, który wymaga zwiększenia efektywności. Obecnie pobierane są opłaty za przejazd niektórymi drogami krajowymi w sposób manualny i elektroniczny przez administrację drogową i koncesjonariuszy. Mamy różne systemy opłat za korzystanie z dróg przez pojazdy ciężarowe i osobowe. Tradycyjny sposób pobierania opłat powoduje poważne utrudnienia w ruchu pojazdów w niektórych okresach roku. W przypadku pojazdów ciężarowych istotnym problemem są również różne systemy poboru opłat na drogach zarządzanych przez GDDKiA i koncesjonariuszy. Do tego dochodzi brak interoperacyjności polskiego systemu z systemami stosowanymi w innych krajach (np. w Niemczech). Brak planów na wdrożenie zintegrowanego i spójnego systemu poboru opłat jest uciążliwy dla użytkowników dróg i generuje straty dla Skarbu Państwa.

Rekomendacja:

Konieczne jest wprowadzenie ujednoliconego nowoczesnego elektronicznego systemu opłat na wybranych drogach krajowych oraz podjęcie działań mających na celu wprowadzenie ułatwień dla użytkowników dróg poruszających się w Polsce i innych krajach. W tym celu potrzebne jest wykonanie rzetelnej analizy technicznej możliwych rozwiązań również pod kątem umów z koncesjonariuszami i optymalny wybór metody poboru.

3. ZWIĘKSZENIE WYMAGAŃ WOBEC PROJEKTANTÓW ORGANIZACJI RUCHU

Opis problemu:

W obecnym stanie prawnym do wykonania projektu drogi lub jej wyposażenia, np. w sygnalizację, potrzebne są uprawnienia budowlane i elektryczne, natomiast projekt organizacji ruchu może wykonać każdy! Kwestia uprawnień do tworzenia projektów organizacji ruchu na drogach wymaga uregulowania.

Rekomendacja:

Należy zmienić przepisy Rozporządzenia z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w kierunku określenia uprawnień niezbędnych dla wykonywania funkcji projektanta organizacji ruchu.

4. WPROWADZENIE ZMIAN OZNAKOWANIA PARKOWANIA POJAZDÓW W TERENIE ZABUDOWANYM

Opis problemu:

W latach 70-tych XX wieku, przy niewielkim zmotoryzowaniu społeczeństwa, zezwolono na parkowanie samochodów na chodnikach, za wyjątkiem miejsc oznakowanych zakazem. Z czasem stało się to ogromnym utrudnieniem. Wprowadzono płatne strefy parkowania, w których wskazuje się często na zbędną, zbyt dużą liczbę znaków oraz równie często na zbędne oznakowanie poziome miejsc do parkowania - mające jedynie usprawiedliwiać pobór opłat za czas postoju, które to opłaty i tak pozostają na niezmiennym i niepotrzebnie ustawowo usztywnionym poziomie od 12 lat.

Rekomendacja:

Sugerowana zmiana dotyczy likwidacji parkowania pojazdów na chodnikach, w przeciwieństwie do obecnych uregulowań. Zasadą powinien być zakaz parkowania na chodnikach a wyjątkiem parkowanie dopuszczone za pomocą znaków ściśle wskazujących sposób organizacji postoju. Postulowana jest likwidacja zbędnych znaków D-44 i D-45 „strefa parkowania” z równoczesnym powrotem do oznakowania obszarów parkowania za pomocą znaków B-39 i B-40 „strefa ograniczonego postoju” - gdzie opłata za czas postoju jest jedną z form ograniczania tego czasu - wszystkie pojazdy zaparkowane w obszarze takiej strefy, w pasie drogi publicznej mają podlegać opłacie, a inne formy łamania przepisów drogowych winny być dodatkowo egzekwowane w standardowym postępowaniu mandatowym.

5. PRAWNE UREGULOWANIE FUNKCJONOWANIA SYSTEMÓW ITS (INTELIGENTNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH)

Opis problemu:

Dzisiaj „dynamiczne” sterowanie ruchem za pomocą sygnalizacji świetlnej wykorzystuje niejednoznaczne prawo. Technika pozwala na zmiany programów zależnie od ruchu, zmiany faz ruchu itp. Natomiast prawo wymaga zatwierdzania tych działań.

Rekomendacja:

Zatwierdzaniu powinna podlegać wyłącznie organizacja ruchu oraz tzw. parametry bezpieczeństwa takie jak: grupy kolizyjne i czasy międzyzielone.

6. ZLIBERALIZOWANIE ZASAD STOSOWANIA FIZYCZNYCH ELEMENTÓW USPOKAJANIA RUCHU DROGOWEGO

Opis problemu:

Obecne przepisy dotyczące możliwości stosowania fizycznych elementów uspokojenia ruchu są archaiczne i w niezrozumiały sposób ograniczają możliwość ich stosowania przede wszystkim w miejscach najbardziej niebezpiecznych (skrzyżowania, przejścia dla pieszych itp.). Dotyczy to m.in. stref TEMPO 30, co szczególnie ogranicza możliwość skutecznych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmiana przepisów urealnijająca je do występujących potrzeb pozwoliłaby w sposób skokowy w terenach zabudowanych ograniczyć liczbę ofiar wypadków.

Rekomendacja:

Zmianie powinny ulec przepisy Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

ORGANIZACJE PARTNERSKIE

AUTORZY BIAŁEJ KSIĘGI BRANŻY DROGOWEJ



Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa (OIGD) jest działającą od 1994 roku na terenie całej Polski organizacją samorządu gospodarczego zrzeszającą przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w branży drogowej i na jej rzecz. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa reprezentuje interesy zrzeszonych przedsiębiorców w szczególności wobec organów władzy publicznej, organów samorządu terytorialnego oraz wobec innych instytucji i organizacji. Izba zrzesza około 150 firm wśród których są zarówno duże, średnie jak i małe firmy drogowo-mostowe. Więcej informacji: www.oigd.com.pl



Polska Izba Inżynierów Budownictwa to samorząd zawodowy inżynierów budownictwa powołany do życia Ustawą z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów oraz inżynierów budownictwa. Zrzesza osoby pełniące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie, do których należą projektanci, kierownicy budów lub robót, inspektorzy nadzoru. Do sprawowania samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie niezbędne jest odpowiednie wykształcenie techniczne i właściwa praktyka. Obecnie do PIIB należy prawie 116 000 osób.

PIIB wraz z powstaniem przejęła od Państwa niektóre zadania, jak nadawanie uprawnień budowlanych w poszczególnych specjalnościach oraz nadawanie tytułu rzeczoznawcy budowlanego. Samorząd zawodowy inżynierów budownictwa sprawuje nadzór nad należyty i sumiennym wykonywaniem zawodu przez członków Izby oraz reprezentuje swoich członków wobec organów administracji rządowej. PIIB uczestniczy w tworzeniu nowych aktów prawnych dotyczących branży budowlanej, poprzez opiniowanie projektów ustaw i rozporządzeń.

PIIB aktywnie działa także na europejskim rynku budowlanym biorąc czynny udział w pracach m.in. Europejskiej Rady Inżynierów Budownictwa (ECCE) i Europejskiej Rady Izb Inżynierskich (ECEC). Więcej informacji: www.piib.org.pl



Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (PSWNA) to działająca od 1999 roku na polskim rynku organizacja zrzeszająca firmy zajmujące się wykonawstwem nawierzchni asfaltowych, produkcją oraz dystrybucją podstawowych materiałów drogowych, urządzeń i maszyn do wytwarzania i układania mas bitumicznych oraz emulsji asfaltowych. Od 2000 r. organizacja jest członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych (EAPA - European Asphalt Pavement Association). Przedstawiciele PSWNA biorą także aktywny udział w pracach Komitetów Technicznych Polskiego Komitetu Normalizacyjnego związanych z wdrażaniem norm europejskich w drogownictwie. Więcej informacji: www.pswna.pl

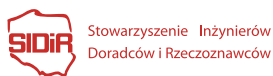


Polski Związek Pracodawców Budownictwa to ogólnopolska organizacja zrzeszająca ponad 60 największych firm z branży budowlanej, to jest około 70% potencjału wykonawczego firm budowlanych w Polsce. Reprezentuje interesy zarówno największych firm budowlanych działających na krajowym rynku budowlanym, jak też firm małych i średnich oraz innych organizacji pozarządowych.



Sekcja Krajowa Drogownictwa jest branżową jednostką organizacją NSZZ „S”. W swojej strukturze skupia organizacje zakładowe i międzyzakładowe przedsiębiorstw drogowych, administracji rządowej i samorządowej. SKD NSZZ „S” realizuje swoje statutowe uprawnienia w obszarze drogownictwa na rzecz: ochrony praw pracowniczych, poprawy stanu BHP, promowania zasad społecznej odpowiedzialności biznesu, tworzenia przejrzystych i uczciwych reguł działania dla wszystkich uczestników rynku budownictwa i utrzymania.

Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców (SIDiR) jest polskim stowarzyszeniem, zrzeszającym osoby fizyczne oraz – w charakterze członków wspierających – prywatne firmy zajmujące się niezależnym doradztwem inżynierskim. Członkowie SIDiR, niezależni inżynierowie konsultanci posiadają doskonale kwalifikacje zawodowe i znajomość działania na rynkach międzynarodowych. Statut SIDiR nakłada także na swoich członków wysokie wymagania etyczne, zgodne z zasadami Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów (FIDIC).



SIDiR rozpowszechnia w Polsce nowoczesne zasady organizacji procesów inwestycyjnych, proponowane przez FIDIC, Phare, Bank Światowy, a także Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (EBOR) i Europejski Bank Inwestycyjny (EIB). Członkowie SIDiR dostosowują wzory zagraniczne do wymagań polskich praw i przepisów, w tej liczbie do Ustawy o zamówieniach publicznych oraz do Prawa budowlanego. Działalność SIDiR przyczynia się więc do lepszego przygotowania polskich konsultantów, inwestorów i wykonawców do wyzwania, jakim jest nadchodząca konieczność stosowania się do wymagań wspólnego europejskiego rynku budownictwa, a także ułatwia wchodzenie na rynki zagraniczne jako równorzędni partnerzy. Przy Stowarzyszeniu działa Sąd Arbitrażowy - dedykowany sporom budowlanym oraz Ośrodek Mediacji. SIDiR prowadzi również działalność szkoleniową z zakresu przygotowania i realizacji procesów inwestycyjnych.

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej (w skrócie SITK RP, zwyczajowo używające skrótu SITK), jest organizacją naukowo-techniczną, działającą od 1946 roku, o celach niezarobkowych, zrzeszającą osoby indywidualne. Cele statutowe SITK obejmują, między innymi, działalność, na rzecz rozwoju transportu, naukowo-techniczną, informacyjno-edukacyjną, kulturalną, w zakresie ochrony zabytków transportu i upamiętnienia ich twórców.



SITK realizuje swoje cele, między innymi, poprzez:

- propagowanie i wspieranie wynalazczości,
- współpracę z organizacjami i stowarzyszeniami naukowo-technicznymi w kraju i za granicą,
- współdziałanie z samorządami: terytorialnymi, zawodowymi i gospodarczymi,
- prowadzenie działalności szkoleniowej i przeprowadzanie egzaminów osób podnoszących kwalifikacje zawodowe oraz współpracę przy opracowywaniu i opiniowaniu programów i metod nauczania,
- wydawanie czasopism, książek, zeszytów naukowo-technicznych i innych publikacji,
- organizowanie: kongresów, zjazdów, konferencji, narad, sympozjów, seminariów, odczytów, konkursów, stanowiących między innymi element podnoszenia kwalifikacji pracowników transportu,
- organizowanie wyjazdów techniczno-turystycznych, krajowych i zagranicznych.

Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu powstało w roku 1989 jako forum wymiany doświadczeń i myśli technicznej oraz samokształcenia w dziedzinie komunikacji i drogownictwa, a szczególnie inżynierii ruchu. Jego członkowie to specjaliści pracujący w zarządach dróg różnych kategorii, samorządach, uczelniach technicznych, pracowniach projektowych oraz firmach pracujących na rzecz drogownictwa. Koleżeńska formuła wzajemnych kontaktów, pozwala na szybki przepływ informacji na temat zmieniającego się ustawodawstwa, nowych technologii i ofert producentów. Stowarzyszenie czynnie stara się uczestniczyć w tworzeniu nowych aktów prawnych z zakresu ruchu drogowego, komunikacji i dróg, poprzez opiniowanie dla Parlamentu oraz Resortu, projektów ustaw i rozporządzeń (niestety, nasze zdania są zwykle pomijane, nawet te – korygujące ewidentne błędy!).



Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy działa od 2005 roku, jako kontynuator tradycji przedwojennych Kongresów Drogowych. Jego misją to wspieranie rozwoju infrastruktury drogowej i zapewnienie jednolitych standardów na sieci dróg publicznych w Polsce. Skupia pracowników administracji drogowej wszystkich szczebli, firmy sektora drogowego, projektantów, inżynierów i naukowców.



