



L.dz. 409/2016

Warszawa, 05.04.2016

Pan Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury i Budownictwa

Szanowny Panie Ministrze



W związku z pracami nad tzw. 'SPECUSTAWĄ KOLEJOWĄ', której uchwalenie miałyby na celu usprawnienie procesów przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych, a tym samym przyczyniłoby się do zwiększenia stopnia wykorzystania środków pomocowych UE, jakie są przeznaczone na kolej w perspektywie budżetowej UE na lata 2014 – 2020, Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego zgłasza następujące propozycje do tej regulacji i zmian w innych ustawach.

I. UZUPEŁNIENIE WIELOLETNIEGO PROGRAMU INWESTYCJI KOLEJOWYCH

Program inwestycji kolejowych, które będą realizowane w okresie do końca 2022 roku powinien zostać uzupełniony o następujące zakresy:

1. Plan inwestycji w liniach kolejowych powinien być uzupełniony o inwestycje w bocznice kolejowe i inwestycje w infrastrukturę punktową powiązaną z modernizowanymi liniami kolejowymi.
2. Plan inwestycji w obszarze transportu intermodalnego, obejmujący m.in. wytypowanie lokalizacji i budowę infrastruktury 10 – 12 centrów logistycznych na skrzyżowaniu głównych szlaków kolejowych i dróg, w pobliżu aglomeracji, portów morskich i granic.
3. Plan inwestycji w infrastrukturę kolejową na przejściach granicznych na granicy wschodniej, która jest jednym z największych miejsc nadania ładunków.
4. Plan inwestycji w tabor dla przewozów pasażerskich z przeznaczeniem na wynajem dla przewoźników kolejowych.
5. Plan inwestycji w Koleje Dużych Prędkości.

II. USPRAWNIENIE PROCESÓW PROJEKTOWANIA I REALIZACJI INWESTYCJI KOLEJOWYCH.

PKP PLK S.A, jako inwestor, powinna przywrócić praktykę przygotowywania projektów inwestycji infrastrukturalnych oraz powinna przejąć obowiązki i zadania w zakresie uzgodnień, które występują w trakcie prac projektowych.

Spółka PKP PLK S.A, jako główny realizator inwestycji w infrastrukturę kolejową, aby mogła je właściwie i sprawnie przygotowywać, powinna przejąć od PKP S.A zasoby geodezyjne.

Usprawnienie procesów realizacji inwestycji kolejowych było celem obrad Forum Inwestycyjnego funkcjonującego przez spółce PKP PLK S.A. Wnioski wypracowane przez to



gremium, z udziałem członków Stowarzyszenia, powinny być uwzględnione w przygotowywaniu nowych regulacji prawnych.

Niezależnie od powyższego prezentujemy w załączniku uwagi i propozycje rozwiązań, zebrane przez osoby o dużym doświadczeniu w procesach przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych i które powinny być uwzględnione w ramach prac nad tzw. „specustawą kolejową”.

III. INWESTYCJE KOLEJOWE A ROZWÓJ POLSKIEGO PRZEMYSŁU PRACUJĄCEGO DLA KOLEI.

Realizacja tak ogromnego programu inwestycji infrastrukturalnych powinna zaowocować rozwojem wielu specjalizacji przemysłu krajowego pracującego na rzecz kolei. Aby tak się stało koniecznym jest wprowadzenie następujących ustawowych rozwiązań adresowanych do PKP PLK S.A i innych państwowych i samorządowych spółek kolejowych:

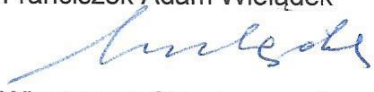
1. Zakaz takiego sporządzania specyfikacji istotnych warunków zamówienia, których nie jest spełnić żaden krajowy dostawca.
2. Obowiązek wyznaczania tzw. poligonów doświadczalnych, na których potencjalni dostawcy będą mogli testować swoje nowe produkty i rozwiązania.
3. Obowiązek współpracy w procesach przygotowania innowacyjnych produktów i rozwiązań, ich testowania i wdrażania do produkcji.

Z poważaniem

Józef Marek Kowalczyk


Prezes Stowarzyszenia

Franciszek Adam Wielądek


Wiceprezes Stowarzyszenia



Załącznik

Proponujemy do specustawy, mającej na celu efektywne i sprawne wykorzystanie funduszy unijnych w budownictwie kolejowym, w okresie do końca 2022 roku. Proponujemy powrót do wybranych i dobrych praktyk z przeszłości oraz wprowadzenie nowych, poprzez:

1. Zakończenie działalności PKP PLK S.A. polegającej na wprowadzaniu do planu dużych inwestycji w systemie „projektuj i buduj”. Takie właśnie, dotychczas stosowane rozwiązanie jest w pierwszym etapie bardzo wygodne dla PKP PLK S.A., ponieważ umożliwia propagandę sukcesu kontraktowania inwestycji, która nie przekłada się jednak na rzeczywistą i efektywną realizację projektów. W pierwszym etapie następuje szybkie zgłoszenie do planu – w drugim zaś etapie następuje przerzucenie odpowiedzialności za dokumentację oraz ryzyka na wykonawcę robót. Odbyna się to na podstawie PFU (Program funkcjonalno – użytkowy) , który najczęściej posiada bardzo efektywną pierwszą stronę oraz dużo materiału, którego jakość niestety uniemożliwia rzetelne oszacowanie wartości i zakresu inwestycji przez wykonawcę robót. W efekcie, na etapie robót budowlanych powstaje konieczność wykonania wielu robót dodatkowych, uzgodnienie których rodzi bardzo wiele trudności i zaniechań decyzyjnych, pomimo, że konieczność ich realizacji jest zwykle wynikiem błędów w PFU, przyjętym wcześniej przez PKP PLK S.A. Powoduje to również poszukiwanie przez wykonawcę robót rozwiązań najtańszych, zarówno materiałowych jak i wykonawczych, które aktualnie spełniają wymogi konstrukcyjne, lecz są na ich pograniczu. Często nazywane jest to szumnie „optymalizacją”. Całość zaistniałej sytuacji powoduje zatargi realizacyjne, mające wpływ na przedłużanie się inwestycji. System „projektuj i buduj” (żółty FIDIC) powoduje, że po rozstrzygnięciu przetargu, okres realizacji danej inwestycji przez wykonawcę można podzielić na dwa etapy: 60% czasu to przygotowanie dokumentacji przez wykonawcę robót a pozostałe 40% to okres realizacji robót właściwych. Zwykle wykonawca nie jest w stanie wykonać całości inwestycji w umownym okresie realizacji, dlatego powszechne jest aneksowanie umów w zakresie czasu na ukończenie.
2. Proponujemy zatem aby wszystkie duże inwestycje w ramach PKP PLK S.A. realizowane były w systemie „buduj” – czerwony FIDIC. FIDIC żółty - projektuj i buduj powinien być stosowany dla prostych i drobnych inwestycji (np. praktycznie dla wszystkich inwestycji realizowanych przez samorządy wojewódzkie oraz dla drobnych rewitalizacji realizowanych przez PKP PLK S.A.
3. Odpowiedzialność za przygotowanie inwestycji i dokumentacji projektowej winna spoczywać na PKP PLK S.A. Natomiast na wykonawcy robót winna spoczywać odpowiedzialność za wykonanie robót w terminach umownych, zgodnie z narzuconą technologią przedstawioną w ofercie. W umowie dotyczącej realizacji robót budowlanych winien być zawarty zapis, określający konieczność wykonania robot budowlanych zgodnie z określoną technologią, pod rygorem usunięcia z budowy z naliczeniem kar umownych i zrealizowaniem gwarancji NWU. Na kontynuatora robót winno wybrać się automatycznie wykonawcę, drugiego w kolejności przetargowej –



jeżeli oczywiście przyjmie warunki. Rozwiązanie takie pozwoliłoby na nierozpisywanie kolejnego przetargu na kontynuację robót.

4. Inżynier nadzorujący winien być odpowiedzialny za koordynację i egzekwowanie wykonania robót zgodnie z zawartą umową pomiędzy wykonawcą a zamawiającym. Należy zakończyć praktykę ostatnich lat, gdzie Inżynier na budowie był tzw. „chłopcem na posyłki”, którego obciąża się konsekwencjami finansowanymi (w postaci braku możliwości uzyskania wynagrodzenia), gdy inwestycja realizowana jest nieefektywnie wyłącznie z winy wykonawcy robót i zamawiającego.
5. Należy odejść od dotychczasowych praktyk, gdzie w ramach PKP PLK S.A funkcjonują dwa zespoły: pierwszy zajmujący się przygotowaniem i rozstrzygnięciem przetargu i drugi – zajmujący się realizacją danej inwestycji. Rozwiązanie takie powoduje napięcia i nieporozumienia. Celem sprawnej realizacji inwestycji, już na etapie przygotowania przetargu winien być powołany Dyrektor Projektu wraz zespołem, odpowiedzialny za przygotowanie całego procesu przetargowego, odpowiadanie na pytania oferentów, realizację, rozliczenie i oddanie inwestycji do użytkowania.
6. W obecnym systemie organizacyjnym PKP PLK S.A powinno się wyraźnie określić zakres odpowiedzialności. W przypadku dużych inwestycji (gdzie występuje funkcja Dyrektora Projektu) odpowiedzialność przed Prezesem PKP PLK S.A ponosić będzie Członek zarządu ds. inwestycji. Natomiast w przypadku mniejszych inwestycji, realizacja winna być prowadzona przez Oddziały Regionalne PKP PLK S.A, a odpowiedzialność przed Zarządem PKP PLK S.A winna spoczywać na dyrektorze danego Oddziału Regionalnego.
7. Należy pilnie uporządkować sprawy finansowe i organizacyjne. W określeniu wartości inwestycji powinny być uwzględnione również środki na wynagrodzenie poszczególnych zaangażowanych Zakładów Linii Kolejowych, które w czasie realizacji inwestycji wykonują szereg czynności na rzecz danej inwestycji: np. uczestniczą w przekazaniu terenu budowy, odbiorach częściowych robót zakrytych, odbiorach eksploatacyjnych, odbiorach końcowych, współuczestniczą w opracowywaniu regulaminów. Dotychczasowa praktyka powoduje, że Zakłady LK zatrudniając pracowników opłacają ich z własnych środków eksploatacyjnych, co powoduje uszczuplenie ich budżetu podstawowego oraz dużą niechęć do uczestniczenia w wymienionych czynnościach inwestycyjnych.
8. Należy bezwzględnie uregulować kwestię odbiorów z przekazaniem inwestycji do użytkowania i ciągnące się miesiącami odbiory w wyniku sporów między wykonawcą i użytkownikiem, dotyczących kwestii odpowiedzialności za utrzymanie wykonanych inwestycji, będących zgłoszonych do odbioru.



9. Należy wrócić do przestrzegania prawa budowlanego i jednocześnie do dobrych praktyk, które miały już miejsce w poprzednich latach, tzn. inwestycje kolejowe szlakowe których wykonanie mieści się w granicach pasa wyłączenia kolei powinny być realizowane na tzw. „zgłoszenie”, zgodnie z prawem budowlanym art. 29, ust. 2, pkt 12, natomiast roboty nowe, przebudowy stacji ze zmianą geometrii układów torowych winny być realizowane w oparciu o pozwolenie na budowę.
10. Należy respektować zapisy prawa budowlanego w zakresie art. 22 oraz zapisy w wydawanych pozwoleniach na budowę, że na budowie objętej danym pozwoleniem powinien być wyznaczony tylko jeden kierownik budowy spełniający wymogi przepisów prawa budowlanego (art.12). Dlatego też nie można rozstrzygać kilku niezależnych przetargów na poszczególne zakresy robót, które są następnie realizowane przez wykonawców nie związanych przepisami prawa.
11. Należy pilnie wrócić do praktyk wcześniejszych (obowiązujących np. wg PRAG), że najwyższą ocenę punktową powinien uzyskać wykonawca, który przedstawi posiadany potencjał własny do realizacji inwestycji i oświadczy jednocześnie, że będzie go ściśle wykorzystywał (pod groźbą kar umownych) w trakcie realizacji inwestycji. To zakończy dotychczasową praktykę, że wykonawca pozyskiwał potencjał zewnątrz (na zasadzie użyczenia bez udziału w realizacji) a w rzeczywistości posiadał jedynie prawników i wąski zespół zarządzający.
12. Dotychczasowa praktyka wyboru wykonawcy, podstawowo za najniższą cenę, przyniosła klęskę i w znacznym stopniu wyeliminowała kolejowe firmy na rynku. W kwalifikacji wykonawców prac projektowych (biur projektów) powinny decydować i być punktowane własne zasoby personalne (udokumentowane), nie zaś jedynie najniższa cena i ewentualnie okres realizacji. Inaczej firma, która zaoferowała najniższą cenę, dopiero po wyborze zaczyna poszukiwać projektantów, często o niskich kwalifikacjach i ubogim doświadczeniu. Brak jednolitej struktury biur projektowych powoduje brak koordynacji projektów branżowych, co stwarza niejednokrotnie kolizyjność opracowań. Jednocześnie z zakresu działalności biur projektowych należy wykluczyć konieczność realizacji kwestii formalnych i urzędowych, z przeniesieniem ich w struktury PKP PLK S.A. Do roku 2003 biura projektowe realizowały wyłącznie swoją podstawową działalność, związaną z opracowywaniem dokumentacji projektowych, później jednak z uwagi na brak zleceń na wykonanie dokumentacji projektowej, PKP PLK S.A przekazała kwestie formalne i urzędowe biur projektów, które w wyniku braku zamówień podstawowych wzięły na siebie również taką odpowiedzialność. Biuro projektowe winno realizować swoją podstawową działalność – tj. wykonanie dokumentacji projektowej, bez konieczności prowadzenia również kwestii formalnych. Na Inwestorze, tj PKP PLK S.A winno spoczywać pozyskanie niezbędnych decyzji urzędowych i zgód. Zwiększy to zasadniczo wydolność produkcyjną biur projektowych. Powinno się wyraźnie określić, że biura projektów na zlecenie PKP PLK S.A wykonują projekty budowlane, niezbędne do uzyskania pozwoleń na budowę. Projekty wykonawcze opracowuje



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

wykonawca robót lub zleca biuram projektów i ponosi pełną odpowiedzialność łącznie z potwierdzeniem, że wykonany projekt wykonawczy jest zgodny z projektem budowlanym. Wyeliminuje to istniejącą sprzeczność, która występuje w Zarządzeniu Ministra Infrastruktury z 02.09.2004 roku, mówiącego, że na etapie postępowania przetargowego winny być gotowe zarówno projekty budowlane jak i wykonawcze. W sprawie zamiany ww. zapisu w wyniku stosownego wystąpienia, Zarząd PKP PLK w dniu 28 lipca 2011 r. przekazał stosowne pismo do Departamentu Inwestycji Kolejowych Ministerstwa Infrastruktury. Sprawa do dziś nie została uregulowana.

13. Należy wrócić do zasad stosowanych w przeszłości w oparciu np. o PRAG, że przy wyborze Inżyniera (nadzór) brana była podstawowo pod uwagę ocena zdolności technicznych. Inżynier powinien przedstawić udokumentowane zestawienie posiadanego personelu, zdolnego do wykonywania danego zamówienia. Dziś, zamówienia na nadzór wygrywają Inżynierowie bez potencjału kadrowego, którzy pozyskują zamówienia w oparciu o zasoby nie biorące udziału w późniejszej realizacji.
14. Należy zachować dotychczasową zasadę, która uzależnia wynagrodzenia Inżyniera od przerobu wykonawcy robót (w określonej części), ale nie powinno to być jedyne wynagrodzenie podstawowe. Wartość wynagrodzenia Inżyniera uzależnionego od przerobu wykonawcy robót winna stanowić max 40% wynagrodzenia. Pozostała część powinna być częścią stałą, wypłacana przez cały okres realizacji usługi. Przyjęcie zasady wynagradzania Inżyniera polegającej na uzależnieniu go od przerobu powoduje brak (lub znaczne ograniczenie) wynagradzania Inżyniera w sytuacji nierealizowania robót przez wykonawcę zgodnie z zawartą umową, pomimo, że zespół Inżyniera jest w pełni dyspozycyjny i zapewniony. Dodatkowo, przy niezadowalającym postępie robót, zamawiający wymaga zwiększenia potencjału kadrowego Inżyniera, pomimo, że na tempo robót głównie wpływa mobilizacja wykonawcy robót, na co Inżynier nie ma większego wpływu. Podstawowym wynagrodzeniem Inżyniera powinno być wynagrodzenie adekwatne do ilości zatrudnionego na budowie personelu.
15. Należy wrócić do przestrzegania obowiązujących przepisów prawnych - państwowych resortowych i obowiązujących wewnątrz w PKP PLK S.A oraz przewidzianych w zawartych umowach. Należy ograniczyć nadmiarową, niepopartą przepisami biurokrację budowlaną związaną z wykonywaniem sprawozdań doraźnych przez wykonawcę i Inżyniera, co wymaga zatrudnienia dodatkowego personelu, który nie był ujęty w ofercie.
16. Należy wyeliminować z umów zapisy, które są zapisami wykraczającymi poza obowiązujące przepisy i FIDIC, a które są wymogami PKP PLK, z którymi to samo PKP PLK S.A ma trudności realizacyjne po zawarciu danej umowy (chodzi tu głównie o rozbudowane w ostatnim okresie wymogi logistyczne związane z zapleciami budowy, biurami, ich lokalizacjami oraz ich wyposażeniem).



17. Należy zdecydowanie unikać sytuacji, w której w ramach jednego projektu, składającego się np. z trzech kontraktów na wykonawstwo, każdy z trzech wybranych wykonawców realizuje, oprócz podstawowych robót budowlanych kolejowych, swój własny zakres srk (sterowanie ruchem kolejowym), zatrudniając wybranego przez siebie wykonawcę zakresu robót srk. W rezultacie w ramach jednego projektu (na jednej linii), na trzech różnych kontraktach montowane są różne urządzenia, różnych dostawców, które trudno jest zintegrować i pogodzić przy budowie systemu ETCS. Zakres robót srk, winien być wydzielony w ramach danego projektu i objęty oddzielnym postępowaniem przetargowym, przewidzianym dla jednego wykonawcy w ramach danego projektu, z zastrzeżeniem, że wykonawca robót torowych winien przygotować orurowanie i wszystko, co jest niezbędne pod przyszłą zabudowę urządzeń srk. Jednocześnie, wykonawca robót srk winien, przed zatwierdzeniem harmonogramu, uzyskać zapewnienie wykonawcy robót torowych, że roboty będą wykonywane harmonijnie. W związku z tym, że na jednym odcinku (kontrakcie) może być jeden kierownik budowy, wykonawca srk będzie współpracował z kierownikami budowy z poszczególnych kontraktów torowych. W tej sprawie powinno zostać zwarte porozumienie między wykonawcami robót a następnie zaakceptowane przez Zamawiającego.
18. Olbrzymie środki na kolej w tej perspektywie finansowej wymagają podjęcia decyzji o zakupie przez PKP PLK S.A maszyn do budowy i utrzymania infrastruktury. Kolej, w obecnej perspektywie musi uwzględnić zakup nowoczesnego sprzętu dla utrzymania wybudowanych inwestycji. Brak odpowiedniego sprzętu powoduje szybszą degradację wykonanych inwestycji. Do rozważenia jest, zastosowane skutecznie przy budowie II linii metra w Warszawie, rozwiązanie polegające na umieszczeniu w specyfikacji budowy/modernizacji linii kolejowej również określonej ilości sprzętu (maszyn torowych i pociągów sieciowych), które będą służyły późniejszym pracom utrzymaniowym na tej linii kolejowej. Wygrywający przetarg byłby zobowiązany do dostarczenia tych maszyn i pociągów sieciowych.
19. Obok braków w sprzęcie, odczuwa się wyraźne ograniczenie zasobów personalnych. Braki personalne w postaci merytorycznego personelu z uprawnieniami i wykształceniem technicznym zarówno na szczeblu PKP PLK S.A, wraz z ich jednostkami podległymi, jak i w ramach personelu wykonawców robót, biur projektów oraz w zespole Inżyniera nadzoru, istotnie wpływają na jakość i tempo realizacji poszczególnych inwestycji. W publikowanych przez PKP PLK SA materiałach przetargowych dotyczących usług nadzoru inwestorskiego, w zakresie wymogów postawionych dla poszczególnych Inspektorów Nadzoru, związanych z kwalifikacjami i doświadczeniem znajdują się przykładowo następujące zapisy:
„IDW tom I SIWZ – Instrukcja dla Wykonawców – na stanowisko Inspektora Nadzoru wymagane jest:



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

- posiadanie uprawnień budowlanych bez ograniczeń do kierowania robotami budowlanymi lub do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w danej specjalności,
- posiadanie co najmniej 5 lat doświadczenia zawodowego w danej specjalności w pełnieniu samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w rozumieniu ustawy Prawo budowlane,
- w ciągu ostatnich 6 lat liczonych od dnia wszczęcia postępowania zdobył minimum 3 letnie doświadczenie polegające na pełnieniu funkcji kierownika budowy, kierownika robót lub inspektora nadzoru w zakresie minimum 2 inwestycji infrastrukturalnych, realizowanych w oparciu o standard warunków kontraktowych FIDIC lub inne standardowe warunki kontraktowe”.

Co więcej, zgodnie z obecnymi uwarunkowaniami, Zamawiający - PKP PLK SA zastrzega sobie, że personel Wykonawcy nadzoru (Inspektorzy Nadzoru) winni być zaangażowani w pełnym wymiarze czasu pracy w ramach danej inwestycji, (dodatkowe zatrudnienie w ramach innych zamówień – wyłącznie za zgodą Zamawiającego).

Wyżej sformułowane zapisy w znacznym stopniu uniemożliwiają zaangażowanie wielu wykwalifikowanych specjalistów, posiadających stosowne uprawnienia budowlane, w trakcie realizacji procesów inwestycyjnych realizowanych na rzecz PKP PLK SA.

Jesteśmy świadomi, że realizacja zamówień finansowanych z bieżącej perspektywy finansowej na lata 2014 – 2020 wiązać się będzie z koniecznością ogromnego zaangażowania personalnego ze strony zarówno wykonawców robót, jak i wykonawców usług nadzoru.

Liczba specjalistów posiadających stosowne uprawnienia budowlane, które mogą być wykorzystywane w zakresie inwestycji kolejowych jest ograniczona, co w połączeniu z wyżej przedstawionymi wymogami i obostrzeniami jeszcze bardziej ogranicza liczbę potencjalnych kandydatów na funkcje Inspektora Nadzoru.

Mając na uwadze przeciwdziałaniu sytuacji, w której nastąpi wyczerpanie zasobów personalnych dla obsługi zbliżających się inwestycji infrastrukturalnych kolejowych, wnioskuję o przevalizowanie i wprowadzenie niżej określonych modyfikacji:

W zakresie posiadanych uprawnień: wnioskujemy wykreślenie obowiązku posiadania uprawnień „bez ograniczeń” oraz dopisanie: „lub posiadanie równoważnych uprawnień budowlanych wydanych na podstawie wcześniej obowiązujących przepisów, lub innych uprawnień umożliwiających wykonywanie czynności wynikających z pełnienia danej funkcji, do wykonywania których w ówczesnym stanie prawnym uprawniać będą posiadane uprawnienia, czy stwierdzenia.

Posiadanie uprawnień budowlanych, które mogą przewidywać określone ograniczenia, nie zawsze jest warunkiem dyskwalifikującym danego kandydata z pełnienia funkcji Inspektora Nadzoru. Wielokrotnie, zakres posiadanych przez niego uprawnień z ograniczeniami, pozwala na pełnienie przez niego funkcji dla danego zakresu robót, który obejmują posiadane przez niego uprawnienia.

Pragnę wskazać, że w momencie zgłoszenia danego uczestnika procesu budowlanego (Inspektor Nadzoru) podmiotem weryfikującym prawidłowość



KOLEJ · TRAMWAJ · METRO

STOWARZYSZENIE EKSPERTÓW I MENEDŻERÓW TRANSPORTU SZYNOWEGO

posiadanych przez niego uprawnień czy stwierdzeń będzie Nadzór Budowlany, który zweryfikuje posiadane uprawnienia pod kątem zakresu robót, na które wskazana będzie dana osoba.

Uprawnienia budowlane, których historia sięga roku 1928, wydawane były na podstawie zmieniających się w międzyczasie przepisów i uregulowań, co nie znaczy, że uprawnienia wydane na ich podstawie należy pomijać, czy dyskryminować. Od roku 1928 podstawy prawne, które regulowały procedurę oraz zakres uzyskiwania uprawnień budowlanych zmieniły się w sposób następujący:

- lata 1928 – 1961 – Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej o prawie budowlanym i zabudowie osiedli z 1928 r.
- lata 1961 – 1974 – Ustawa Prawo budowlane z 1961 r. weszła w życie 14.08.1961 r.
- lata 1975 – 1994 – Ustawa Prawo budowlane z 1974 r. obowiązywała od dnia 1 marca 1975 r.
- lata 1995 – 2003 – Uprawnienia budowlane wydawane przez organ administracji państwowej stopnia wojewódzkiego po 1 stycznia 1995 r. Ustawa z dnia 7.07.1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 1994 r., Nr 89, poz.414 [10]) obowiązująca od 1 stycznia 1995 r. określiła w rozdziale 2 wymagania do pełnienia samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie oraz warunki uzyskania uprawnień budowlanych.

- aż do stanu obecnego.

W zakresie posiadanego doświadczenia:

- proponujemy odejście od dotychczas wymaganego okresu 5 lat doświadczenia zawodowego w danej specjalności w pełnieniu samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w rozumieniu ustawy Prawo budowlane. Uzyskanie uprawnień budowlanych poprzedzone jest dwuletnią praktyką na budowie oraz zdaniem stosownych egzaminów, dlatego winno być wystarczającym potwierdzeniem posiadanego doświadczenia zawodowego.

W zakresie pełnej dostępności personelu:

Zamawiający - PKP PLK SA zastrzega sobie, że personel Wykonawcy nadzoru (Inspektorzy Nadzoru) winni być zaangażowani w pełnym wymiarze czasu pracy w ramach danej inwestycji, (dodatkowe zatrudnienie w ramach innych zamówień – wyłącznie za zgodą Zamawiającego). Spełnienie tego warunku winno być poprzedzone zmianą sposobu wynagradzania Inżyniera poprzez odstąpieniem od wynagradzania uzależnionego do przerobu wykonawcy robót, na rzecz wynagradzania Inżyniera w systemie dniówkowym.

Stowarzyszenie Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Adres: 00-074 Warszawa, Trębacka 4, tel.: +48 603 55 22 77, e-mail: biuro@seim-tsz.pl

NIP: 525 252 82 00, REGON: 146029542