

dr inż. Marian Głazewski Instytut Badawczy Dróg i Mostów Warszawa ul. Instytutowa 1 03-302 Warszawa tel. 608 043 464 www.ibdim.edu.pl	mgr inż. Konrad Piechowicz Instytut Technologiczno- Przyrodniczy Maz. Ośrodek Badawczy ul. Cz. Kanafojskiego 7 05-825 Kłudzienko tel. 600 101 981 www.itep.edu.pl	Leszek Cupryjak Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego Sp. z o.o. ul. Mińska 25 03-808 Warszawa leszek.cupryjak@drogowa.strefa.pl www.drogowa.strefa.pl www.specyfikacje.com
---	---	---

Rola i znaczenie ogólnych specyfikacji technicznych w budownictwie drogowym

1. WSTĘP

Ogólna specyfikacja techniczna jest opracowaniem zawierającym warunki wykonania i odbioru określonego rodzaju robót budowlanych, niezbędne do uzyskania wymaganego standardu i jakości wykonania robót, a szczególności jest zbiorem wymagań formalnych i technicznych, określających właściwości materiałów, warunki i sposoby transportu oraz składowania materiałów, wykonania, kontroli, odbioru, pomiaru i rozliczenia określonego rodzaju robót.

Ogólne specyfikacje techniczne powołują się w swojej treści na normy: Polskie Normy (PN), Normy Europejskie w zbiorze polskich norm (PN-EN) i ewentualnie normy branżowe (BN) oraz normy innych krajów. Oprócz norm w specyfikacjach technicznych znajdują się również odwołania do innych dokumentów jak wytyczne, przepisy normatywne, ustawy, rozporządzenia ministrów itp.

Specyfikacje techniczne stosuje się w wielu krajach świata jako nieodłączny element systemu przetargowego działającego w gospodarce rynkowej. Są one załącznikiem do umowy podpisywanej przez zamawiającego i wykonawcę, obowiązującym w zakresie wykonania i odbioru robót. Od kilku lat na drogach w Polsce specyfikacje techniczne stanowią stały czynnik, regulujący sposób postępowania przy realizacji inwestycji. OST nie są same w sobie dokumentem przetargowym, ale stanowią źródło ich opracowania.

W budownictwie drogowym w Polsce, a w szczególności dla dróg krajowych, przyjęła się praktyka wydawania ogólnych specyfikacji technicznych (OST). Celem publikowania OST jest ułatwienie i przyspieszenie prac związanych ze zlecaniem i realizacją robót. OST służą jako materiał pomocniczy do sporządzania specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych (ST). Przy sporządzaniu ST wybiera się z OST zalecenia stosowne do opracowywanego rozwiązania realizacyjnego z niezbędną ich modyfikacją lub uzupełnieniem oraz ewentualnym uaktualnieniem przepisów. Ogólne specyfikacje techniczne są także źródłem informacji o poprawnych sposobach realizacji robót drogowych, opartych na obowiązujących przepisach i wiedzy technicznej.

2. PODSTAWY FORMALNE STOSOWANIA SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH W POLSCE

Dyrektywa Rady Unii Europejskiej nr 92/13/EEC z 25 lutego 1992 roku i nawiązująca do niej ustawa Prawo zamówień publicznych wprowadziły obowiązek określenia

zamawianych robót budowlanych na podstawie dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót.

Ustawa Prawo zamówień publicznych (Dz. U. nr 113 z 2010 r., poz. 759 - z późniejszymi zmianami, art. 31) przewiduje, że przedmiot zamówienia w zakresie robót budowlanych, powinien być określony na podstawie dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót.

Stosowanie specyfikacji technicznych w drogownictwie wynika ponadto, z niżej wymienionych przepisów:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. nr 202, poz. 2072),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania (Dz. U. nr 43, poz. 430) ustalającego w § 142, że wbudowane materiały i wyroby mają spełniać wymagania Polskich Norm i specyfikacji robót drogowych,
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym (Dz.U. Nr 130, poz. 1389), ustalające, że podstawą do sporządzenia kosztorysu inwestorskiego jest m. in. specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót.

Generalny Dyrektor Dróg Publicznych wydał w 1992 r. zarządzenie wprowadzające „Wytyczne zlecenia robót, usług i dostaw w drodze przetargu”. „Wytyczne” obowiązywały w jednostkach podległych Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych przy organizowaniu przetargów na roboty, usługi i dostawy realizowane na drogach krajowych i wojewódzkich, dla których funkcje zarządu drogi pełniły dyrekcje okręgowe dróg publicznych. Jednocześnie zalecano wykorzystanie „wytycznych” przy zlecaniu robót na drogach miejskich i gminnych przez odpowiednie służby drogowe. Od tego czasu specyfikacje techniczne funkcjonują w praktyce drogowej, nawet po uchyleniu w kolejnej wersji wymienionego zarządzenia.

W Zarządzeniu GDDP z 1992 r. ustalono, że specyfikacje techniczne opracowuje się jako:

- a) ogólne specyfikacje techniczne (OST), które są wzorcowym zbiorem przepisów i wymagań mających zastosowanie przy realizacji określonego rodzaju robót;
- b) szczegółowe specyfikacje techniczne (SST), później nazywano na specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych (ST) stanowiące zbiór wymagań opracowanych dla realizacji konkretnego zadania inwestycyjnego lub jego elementu.

Od 1992 r. ogólne specyfikacje techniczne były sukcesywnie wydawane przez GDDP i BZDDiM, objęły swym zakresem prawie cały asortyment robót typowo drogowych, natomiast specyfikacje dla prac w zakresie geodezji, kartografii i nabywania nieruchomości ukazały się w styczniu 1999 r. Stanowią one podstawę lub materiał pomocniczy do opracowania szczegółowych specyfikacji technicznych (według terminologii obowiązującej na dzień sporządzenia referatu – specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych).

3. DEFINICJE

Zgodnie z definicjami określonymi w Załączniku III do dyrektywy Unii Europejskiej 92/13/EEC z 25 lutego 1992 r. poszczególne pojęcia związane ze specyfikacjami mają następujące znaczenie:

- „specyfikacje techniczne” oznaczają całość wszystkich wymagań technicznych, w szczególności zawartych w dokumentacji zamówienia, określających wymagane cechy roboty budowlanej, materiału, produktu lub dostawy, pozwalające obiektywnie scharakteryzować roboty budowlane, materiał, produkt lub dostawę, opisane w taki sposób, aby spełniły cel, wyznaczony przez zamawiającego. Specyfikacje techniczne obejmują poziom jakości, wykonania, bezpieczeństwa lub rozmiarów, uwzględniając wymagania stawiane materiałowi, produktowi lub dostawie w zakresie jakości, terminologii, symboli, testowania i jego metod, opakowania, nazewnictwa i oznakowania. Zawierają one także reguły związane z koncepcją i obliczaniem kosztów robót budowlanych, warunków badania, kontroli i przyjmowania robót budowlanych, jak też technik i metod budowy oraz wszystkie inne warunki o charakterze technicznym, o jakich zamawiający może postanowić, drogą przepisów ogólnych lub szczegółowych, co się tyczy robót budowlanych zakończonych i odnośnie materiałów i elementów tworzących te roboty;
- „normy” oznaczają wymagania techniczne przyjęte przez uznany organ standaryzacyjny w celu powtarzalnego i ciągłego stosowania, których przestrzeganie co do zasady nie jest obowiązkowe;
- „normy europejskie” oznaczają normy przyjęte przez Europejski Komitet Standaryzacji (CEN) oraz Europejski Komitet Standaryzacji Elektrotechnicznej (CENELEC) jako "standardy europejskie (EN)" lub "dokumenty harmonizacyjne (HD)" zgodnie z ogólnymi zasadami działania tych organizacji;
- „europejskie zezwolenie techniczne” oznacza aprobowaną ocenę techniczną zdolności produktu do użycia, dokonaną w oparciu o podstawowe wymagania w zakresie robót budowlanych, przy użyciu własnej charakterystyki produktu oraz określonych warunków jego zastosowania i użycia;
- „istotne wymagania” oznaczają wymagania dotyczące bezpieczeństwa, zdrowia i pewnych innych aspektów interesu wspólnego, jakie mają spełniać roboty budowlane;
- „normatyw techniczny” oznacza wytyczne wynikające z normy lub ogólnie obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych.

W niniejszym referacie zastosowano ponadto następujące definicje pojęć:

- ogólna specyfikacja techniczna (OST) – podstawa (wzorcowa) opracowania specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych (ST),
- specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych (ST) – dokument przetargowy i kontraktowy przy zleceniu i realizacji konkretnej inwestycji (dawniej zwany SST – szczegółową specyfikacją techniczną),
- norma – dokument normalizacyjny, zaakceptowany przez jednostkę normalizacyjną, ustalający zasady, wytyczne lub charakterystyki, dotyczące tematu normy,
- Polska Norma (PN) – norma krajowa zatwierdzona przez Polski Komitet Normalizacyjny (PKN), powszechnie dostępna, oznaczona symbolem PN,

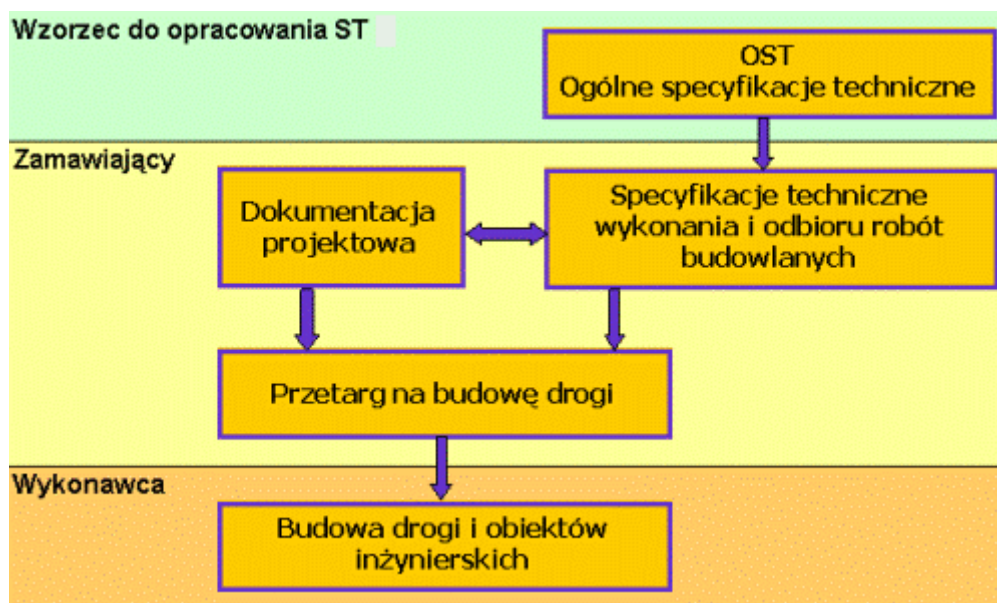
- norma branżowa (BN) – norma przeznaczona do stosowania w określonej branży, niezależnie od przynależności resortowej,
- norma PN-EN – Europejska Norma przyjęta do zbioru Polskich Norm.

4. ISTOTA OGÓLNYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH

Specyfikacje techniczne jako opracowania określające warunki wykonania i odbioru robót budowlanych są dokumentem:

- przetargowym, określającym zakres czynności i robót zawartych w poszczególnych pozycjach ślepego kosztorysu (przedmiaru) i umożliwiającym prawidłowe ustalenie ceny jednostkowej tych pozycji przy opracowaniu oferty, przez oferenta uczestniczącego w przetargu,
- umownym, stanowiącym załącznik, wraz z innymi dokumentami przetargowymi, do umowy podpisanej przez zamawiającego i wykonawcę (oferenta, który wygrał przetarg),
- wykonawczym, obowiązującym z innymi dokumentami wykonawcę i nadzór zamawiającego przy wykonywaniu, kontroli i odbiorze robót.

Przebieg typowego drogowego procesu inwestycyjnego w Polsce przy założeniu, że zamawiający jest odpowiedzialny za przygotowanie dokumentacji projektowej obrazuje rys. 1.



Rys. 1 Specyfikacje techniczne w drogowym procesie inwestycyjnym

5. RAMOWY UKŁAD OGÓLNYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH

Ramowy układ ogólnych specyfikacji technicznych, stosowanych w GDDKiA, został ujednolicony dla wszystkich robót obejmujących potrzeby drogownictwa i zawiera następujące dziesięć punktów, które znajdują się w każdej specyfikacji, niezależnie od rodzaju robót i prac.

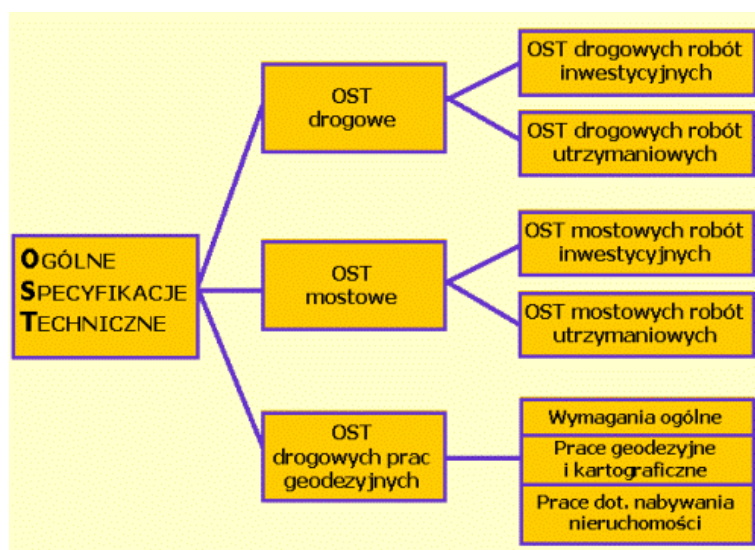
Poszczególne punkty można scharakteryzować następująco:

1. „Wstęp” - określa: przedmiot specyfikacji, zakres jej stosowania, zakres robót objętych specyfikacją, określenia podstawowe oraz ogólne wymagania dotyczące robót.
2. „Materiały” - wyszczególnia rodzaje materiałów niezbędnych do wykonania robót.
3. „Sprzęt” - określa rodzaje potrzebnego sprzętu oraz ewentualnie jego wyposażenie.
4. „Transport” - omawia potrzebne środki transportowe i sposób transportowania poszczególnych materiałów.
5. „Wykonanie robót” - obejmuje ogólne zasady wykonywania robót i wymagania dotyczące wykonania robót.
6. „Kontrola jakości robót” - zawiera wymagania dotyczące zakresu kontroli wraz z podaniem jej dokumentowania.
7. „Obmiar robót” - ustala ogólne zasady obmiaru i jednostki obmiarowe obowiązujące dla robót omawianych przez specyfikację.
8. „Odbiór robót” - ustala zasady odbioru, dokumenty do odbioru robót oraz zasady odbioru częściowego i końcowego.
9. „Podstawa płatności” - podaje podstawowe czynności i prace uwzględnione w cenie jednostki obmiarowej.
10. „Przepisy związane” - jest wykazem ustaw, rozporządzeń, zarządzeń, norm, wytycznych, instrukcji i innych przepisów, które dotyczą opracowanej specyfikacji.

Podany ramowy układ specyfikacji stosowany od początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku jest zgodny z późniejszym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. nr 202, poz. 2072).

6. ZAKRESY TEMATYCZNE I LICZBA WYDANYCH OGÓLNYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH

Ogólne specyfikacje techniczne publikuje się obecnie dla robót drogowych (inwestycyjnych i utrzymaniowych), robót mostowych oraz dla prac geodezyjnych związanych z drogownictwem (rys. 2).



Rys. 2 Grupy tematyczne ogólnych specyfikacji technicznych w drogownictwie

W tabeli 1 podano łączną liczbę wydanych OST i pełną liczbę rodzajów robót w nich zawartych oraz uwzględniono podział na poszczególne działy tematyczne.

Tab. 1. Zestawienie dostępnych ogólnych specyfikacji technicznych dla robót drogowych

<i>Lp.</i>	<i>Nazwa robót i działów OST</i>	<i>Liczba specyfikacji</i>	<i>Liczba rodzajów robót</i>
1	Drogowe roboty inwestycyjne		
1.1	Wymagania ogólne	2	2
1.2	Roboty przygotowawcze	11	15
1.3	Roboty ziemne	15	17
1.4	Odwodnienie korpusu drogowego	10	10
1.5	Podbudowy	16	28
1.6	Nawierzchnie	37	43
1.7	Roboty wykończeniowe	11	11
1.8	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu	18	20
1.9	Elementy ulic	12	23
1.10	Zieleń	1	1
1.11	Inne roboty	23	23
2	Drogowe roboty utrzymaniowe		
2.1	Roboty nawierzchniowe	37	37
2.2	Remont elementów ulic	26	26
2.3	Odwodnienie, pobocza i zieleń	14	14
2.4	Remonty urządzeń bezpieczeństwa ruchu	10	10
2.5	Zimowe i letnie utrzymanie	6	6
2.6	Inne roboty	2	2
3	Roboty mostowe		
3.1	Mostowe roboty inwestycyjne	74	74
3.2	Mostowe roboty utrzymaniowe	9	9
4	Drogowe prace geodezyjne		
4.1	Wymagania ogólne	1	1
4.2	Prace geodezyjne i kartograficzne	4	4
4.3	Prace związane z nabywaniem nieruchomości	5	5
	Razem	344	381

Zbiór ogólnych specyfikacji technicznych drogowych robót inwestycyjnych wydawanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Publicznych lub Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad i uzupełnianych przez Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego podzielony jest na jedenaście działów, w których każda OST ma wspólnie pierwszą literę D oraz dwie pierwsze cyfry oznaczające dany dział. Wyjątkowo dział „Wymagania ogólne” ma dwie litery D-M, gdyż obowiązuje również dla robót mostowych (tab. 2).

Tab. 2. Działy drogowych ogólnych specyfikacji technicznych

Lp.	Nr działu	Nazwa działu
1	D-M-00.00.00	Wymagania ogólne
2	D-01.00.00	Roboty przygotowawcze
3	D-02.00.00	Roboty ziemne
4	D-03.00.00	Odwodnienie korpusu drogowego
5	D-04.00.00	Podbudowy
6	D-05.00.00	Nawierzchnie
7	D-06.00.00	Roboty wykończeniowe
8	D-07.00.00	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu
9	D-08.00.00	Elementy ulic
10	D-09.00.00	Zieleń
11	D-10.00.00	Inne roboty

7. PRAKTYKA OPRACOWYWANIA SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH WYKONANIA I ODBIORU ROBÓT BUDOWLANYCH.

OST stanowią materiał pomocniczy do opracowania specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych, nie będąc same dokumentem przetargowym i kontraktowym. Oprócz charakteru wzorcowego, ogólne specyfikacje techniczne są bogatym źródłem wiedzy oraz informacji o poprawnym technicznie sposobie realizacji robót drogowych, przedstawionych również w sposób wariantowy.

Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych (ST) zwana także szczegółową specyfikacją techniczną jest opracowaniem zawierającym w szczególności zbiory wymagań, niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót, w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych oraz oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót. Przy opracowaniu ST korzysta się z ustaleń OST:

- wybierając z OST zalecenia dla rozwiązań realizacyjnych, występujących w dokumentacji projektowej, z ewentualną ich modyfikacją;
- uzupełniając ustalenia OST o nowe rozwiązania w niej nie zawarte;
- uaktualniając zapisy zawarte w OST.

Wymagania dla nowych rozwiązań technicznych, nie ujętych przez OST, opracowuje się w ST na podstawie odpowiednich norm materiałowych i czynnościowych, aprobat technicznych materiałów, wytycznych technicznych i technologicznych opracowanych przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów lub inne jednostki naukowo-badawcze oraz wytycznych i zarządzeń GDDP lub GDDKiA oraz BZDBDiM.

Numeracja specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych powinna być powiązana z pozycjami przedmiaru robót (ślepego kosztorysu) w celu ścisłego połączenia kosztu z zakresem wykonywanego rodzaju robót. Ponadto na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, poszczególne specyfikacje powinny zawierać kody CPV wynikające z tzw. Wspólnego Słownika Zamówień wprowadzonego rozporządzeniem Komisji Wspólnoty Europejskiej nr 213/2008 z dnia 28 listopada 2007 r. oraz dyrektywy 2004/17/WE i 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczących procedur udzielania zamówień publicznych.

Należy też zauważyć, że wspólne wymagania dotyczące robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia w praktyce budownictwa drogowego są zamieszczone w OST D-M-00.00.00 Wymagania ogólne, natomiast wg terminologii wspomnianego wyżej rozporządzenia Ministra Infrastruktury jest to „ogólna specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych”. Trzeba zatem wyraźnie rozróżnić pojęcia „ogólna specyfikacja techniczna” (OST) i „ogólna specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót budowlanych”, gdyż ich znaczenie jest z gruntu inne.

Autorami dokumentacji projektowych, w skład których wchodzi specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych (ST), są różni specjaliści zatrudnieni w wielu obecnie istniejących firmach projektowych. Powoduje to różnorodny sposób podejścia do opracowania podobnego tematu technologicznego, nawet przy wzorowaniu się na, jednolitych dla wszystkich, ogólnych specyfikacjach technicznych. Krytyka tego stanu, formułowana głównie w przedsiębiorstwach wykonawczych, dotyczy zbyt częstego mechanicznego kopiowania zapisów zawartych w OST, powielania poprzednio wykonanych ST, niekiedy asekuracyjnego zawyżania wymagań dla materiałów drogowych niezależnie od ich roli i funkcji w projektowanej konstrukcji drogowej. Przyczyną są też problemy normalizacyjne w krajowym drogownictwie związane z opóźnionym wprowadzaniem norm PN-EN, brakiem wdrożonych norm na podstawowe badania klasyfikacyjne materiałów oraz metody badań kontrolnych wykonanych robót i wymagania w stosunku do niektórych wyrobów gotowych. Pogłębia ten stan niedostateczna liczba doświadczonych technologów drogowych zatrudnionych w mniejszych firmach projektowych oraz częściowo - niedostateczna liczba biur konsultingowych z zakresu technologii drogowej, które mogłyby udzielać kompetentnych porad.

ST zbyt często są bardzo obszerne, zawierają dużo faktów oczywistych, ale niekiedy brak im szczegółowych informacji, niezbędnych do prawidłowego zrealizowania kontraktu. ST niepotrzebnie zawyżają, w pewnych przypadkach, wymagania materiałowe w stosunku do wymagań OST. Niekiedy ST wymagają wykonania dużej liczby tradycyjnych (pracochłonnych) badań, które wpływają na przestoje robót lub kosztowne przerzuty sprzętu budowlanego.

Wiele ST jest jednak wykonanych poprawnie, zwłaszcza w wyspecjalizowanych biurach projektowych, o czym świadczy prawidłowa realizacja budów. Należy jednak być świadomym niedostatków wynikających przy ich sporządzaniu w celu wyeliminowania niekorzystnych tendencji w tym zakresie.

Zagadnienie sporządzania specyfikacji technicznych i ich wyceny zostało ujęte w „Środowiskowych zasadach wycen prac projektowych” wydanych przez Izbę Projektowania Budowlanego - Radę Koordynacyjną Biur Projektów, w których podano:

- charakterystykę specyfikacji wykonania i odbioru robót w budownictwie drogowym w nawiązaniu do zakresu prac projektowych objętych „Środowiskowymi zasadami”;
- sposób wyceny specyfikacji technicznych dla robót drogowych.

8. WYCENA ROBÓT W OPARCIU O OGÓLNE SPECYFIKACJE TECHNICZNE

Uczestnicy procesów inwestycyjnych mają możliwość uzyskania informacji cenowych, pozwalających na obliczenie wartości kosztorysowej robót na podstawie zakresów robót określonych w OST.

Informacje cenowe zawarte są m.in. w „Biuletynie cen robót drogowych i mostowych” (w skrócie BCD), okresowo wydawanym przez Ośrodek Wdrożeń Ekonomiczno-

Organizacyjnych Budownictwa PROMOCJA Sp. z o.o. w Warszawie, w którym podaje się ceny jednostkowe obejmujące całkowity koszt wykonania obmiarowej jednostki elementu, w tym: robocizną, materiały, sprzęt, koszty pośrednie, zysk kalkulacyjny. W biuletynie przedstawia się trzy ceny jednostkowe robót podstawowych (elementów rozliczeniowych): minimalne, maksymalne oraz średnie w skali kraju.

Biuletyn cen robót drogowych może być podstawą do: sporządzenia kosztorysów ofertowych, rozliczenia robót budowlanych, wyceny części składowych nieruchomości drogowych, szacunkowej wyceny wartości kosztorysowej inwestycji drogowej, sporządzenia kosztorysów inwestorskich, w założeniu, że zakres i jakość robót wynika z ustaleń określonych w OST.

9. INICJATYWA GDDKiA OPRACOWANIA NOWYCH OGÓLNYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) rozpoczęła w 2011 roku działania zmierzające do stworzenia nowego zbioru ogólnych specyfikacji technicznych (OST) dla dróg krajowych. W ramach tej inicjatywy zaproszono do współpracy pewną liczbę przedstawicieli instytucji i firm drogowych, którzy w Komitecie Sterującym GDDKiA z jedenastoma zespołami ekspertów będą współdziałali na zasadzie non profit przy opracowaniu tekstów ogólnych specyfikacji technicznych opartych na aktualnych normach i obowiązujących przepisach. Zaproszenia wystosowano do udziału w zespołach: ds. robót przygotowawczych, geodezyjnych i odwodnieniowych, ds. podłoża gruntowego i robót ziemnych, ds. podbudów związanych i niezwiązanych, ds. nawierzchni asfaltowych, ds. betonu i nawierzchni betonowych, ds. diagnostyki nawierzchni, ds. urządzeń bezpieczeństwa ruchu, ds. robót mostowych i obiektów inżynierskich, ds. przebudów, renowacji i rehabilitacji dróg, ds. utrzymania dróg, ds. elementów wyposażenia i ochrony środowiska.

Do inicjatywy zgłosiło akces szereg autorytetów reprezentujących uczelnie, Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz firmy związane z branżą drogową. Obecnie, po powołaniu przewodniczących, trwają prace wybranych zespołów ekspertów oraz okresowo odbywają się ich posiedzenia.

Tematyka nowych ogólnych specyfikacji technicznych ma objąć dziedziny realizacyjne dróg krajowych, w tym roboty przygotowawcze, ziemne, nawierzchniowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu, obiekty inżynierskie, przebudowy, utrzymanie dróg, ochronę środowiska, itp.

10. POZYTYWNE EFEKTY STOSOWANIA OGÓLNYCH SPECYFIKACJI TECHNICZNYCH.

Stosowanie ogólnych specyfikacji technicznych w drogownictwie spowodowało dużo pozytywnych efektów, w tym przede wszystkim:

- zbliżenie polskich procedur inwestycyjnych do praktyki działań w krajach gospodarki rynkowej, w tym w Unii Europejskiej;
- usprawnienie procesu inwestycyjnego;
- ściśle sprecyzowanie zakresu i sposobu wykonywania robót;
- uniknięcie zbędnych dyskusji interpretacyjnych pomiędzy zamawiającym a wykonawcą, które mogą powstać, gdy zakres robót jest określony zbyt ogólnie;
- zmniejszenie wątpliwości przy odbiorze robót;
- ułatwienie uzyskania funduszy pomocowych zagranicznych instytucji finansowych, wymagających posiadania dokumentów przetargowych ustalonych przez te instytucje.

- Wydanie ogólnych specyfikacji technicznych przyniosło korzystne efekty, obejmujące:
 - usystematyzowanie tematyki wszystkich specyfikacji, zarówno ogólnych jak i wykonania i odbioru robót budowlanych;
 - ujednoczenie zakresu i treści specyfikacji;
 - ułatwienie i przyspieszenie wykonania prac projektowych, których załącznikiem są zwykle specyfikacje techniczne;
 - dostarczenie wzorców do opracowania poszczególnych ST;
 - przybliżenie wiedzy o poprawnym technicznie sposobie realizacji robót, opartym na istniejących w Polsce normach, przepisach, pracach naukowych itp.

Ze względu na utrzymujące się zainteresowanie ze strony uczestników procesu inwestycyjnego różnych szczebli rozpowszechnianie i wydawanie drogowych (inwestycyjnych i utrzymaniowych) oraz mostowych ogólnych specyfikacji technicznych kontynuuje Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego Sp. z o.o. W najbliższym okresie przewiduje opublikowanie dalszych atrakcyjnych i niezbędnych drogowcom specyfikacji, które będą uzupełniały zbiór OST opracowanych w innych instytucjach.

Najważniejszym efektem stosowania specyfikacji technicznych jest wzrost jakości budowanych obiektów i zwiększenie ich trwałości.

Dotychczasowy okres stosowania specyfikacji technicznych, głównie na drogach krajowych, świadczy o utrwaleniu w świadomości drogowców pozytywnego dla gospodarki sposobu definiowania i precyzowania zakresu inwestycji drogowych. Praktyka ta może być z powodzeniem zastosowana na innych polach gospodarki.

11. FIDIC NA POLSKIM RYNKU BUDOWLANYM

FIDIC to skrót francuskiej nazwy Federation Internationale des Ingenieurs Conselis czyli Międzynarodowej Federacji Inżynierów Konsultantów. Zrzesza krajowe stowarzyszenia (po jednym z każdego kraju) niezależnych inżynierów konsultantów. Polskę reprezentuje tam SIDIR Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców.

Po pojęciem FIDIC rozumiany jest zbiór procedur i warunków opisujących przebieg inwestycji budowlanych opartych na wzajemnych obowiązkach i relacjach Zamawiającego jako Inwestora i Wykonawcy jako realizującego budowę oraz Inżyniera Kontraktu jako administratora tejże budowy. Jest to także elementarz wzoru umowy dla Zamawiającego będącego często także głównym inwestorem oraz jego kontraktowego partnera – patrz Wykonawcy. Powyższe procedury kontraktowe FIDIC zostały wydane i rozpowszechnione przez organizację FIDIC w latach 60 ubiegłego stulecia. Na naszym rodzimym gruncie zasady FIDIC stara się promować i reprezentować akredytowana przez FIDIC organizacja SIDIR z siedzibą w Warszawie. Po licznych modyfikacjach dopiero w 1999 roku FIDIC opublikował ostateczną wersję warunków kontraktowych dla poszczególnych typów zadań inwestycyjnych.

Warunki Kontraktowe FIDIC są wykorzystywane przy zawieraniu wszelkiego rodzaju kontraktów budowlanych oraz umów o specjalistyczne usługi inżynierów - zarówno w kontraktach międzynarodowych, jak i krajowych.

Stronami kontraktu w ramach FIDIC są zamawiający i wykonawca. Ponadto, kluczową rolę odgrywa osoba pełniąca funkcję inżyniera. Wszelkie kontakty między stronami kontraktu powinny odbywać się wyłącznie za pośrednictwem inżyniera, który nie stanowi strony kontraktu. Inżynier zostaje powołany w celu zapewnienia przestrzegania procedur,

powinien działać bezstronnie, bez względu na status zatrudnienia, zgodnie z zawartym między stronami umową czyli kontraktem. Inżynier jest osobą zatrudnioną do pracy w warunkach danego kontraktu i musi go interpretować tylko tak, jak ten jest napisany. Podstawą realizacji kontraktu jest współpraca i zespołowe działanie zamawiającego, wykonawcy i inżyniera.

Kontrakt to zbiór dokumentów, w skład których wchodzi najczęściej specyfikacje, rysunki, przedmiar robót określający cenę kontraktową, oferta, list zatwierdzający, porozumienie kontraktowe oraz takie dokumenty jak ubezpieczenia, gwarancje, poręczenia itd. Istotą kontraktu stanowi utrzymanie równowagi między wymaganiami i interesami zainteresowanych stron oraz sprawiedliwy podział ryzyka, zagrożeń i odpowiedzialności. Takie jednolite na całym świecie procedury realizacji inwestycji stanowią ułatwienie dla personelu zaangażowanego w realizację inwestycji.

Częścią dokumentów ofertowych są warunki kontraktowe - część ogólna (zwana „czerwoną książką”) i część szczególna.

Część ogólna jest stała i nie podlega zmianom (jest załączana do dokumentacji ofertowej w wersji wydanej przez FIDIC). FIDIC uznaje jako autentyczny tekst tylko angielską wersję tych warunków. Część szczegółowa jest dokumentem, który konkretyzuje informacje i klauzule podane w części ogólnej dla konkretnej inwestycji. Dostosowaniem klauzul zajmuje się zwykle inżynier konsultant na zlecenie zamawiającego. Zwycięski oferent będzie związany dokumentacją ofertową, która po wyborze Wykonawcy staje się automatycznie zawartym kontraktem, o czym Zamawiający powiadamia Wykonawcę listem zatwierdzającym (akceptującym). Wypracowanie i stosowanie takich standardowych i powszechnie stosowanych zasad postępowania przy wyborze wykonawcy w postępowaniu przetargowym pozwala na stosunkowo łatwy wybór wykonawcy. Ponadto, upraszcza proces porozumienia pomiędzy fachowcami zaangażowanymi w realizację inwestycji, bez względu na miejsce jej realizacji.

Istnieje wiele korzyści ze stosowania standardowych postanowień kontraktu. Do najważniejszych z nich można zaliczyć: równowagę między wymaganiami i interesami zainteresowanych stron i równomierne rozdzielenie między umawiającymi się stronami zagrożeń i odpowiedzialności. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że w tak realizowanych kontraktach umawiające się strony będą reagować pozytywnie na jasno podane zobowiązania. W efekcie końcowym tak sporządzony kontrakt może w znacznym stopniu przyczynić się do uniknięcia niewłaściwego wykonania oraz zminimalizowania zwiększonych kosztów i czasu realizacji inwestycji.

W praktyce stosowanie standardowych warunków kontraktu nie tylko ułatwia pomyślne ukończenie kontraktu, ale także skutkuje niższymi cenami ofertowymi. Wynika to stąd, że oferenci odpowiednio wcześniej mogą zaznajomić się z warunkami, które będą stosowane w czasie wykonywania robót.

Pomimo, że Polska jako kraj ma za sobą prawie dziesięcioletnie doświadczenie w wykorzystywaniu funduszy Unii Europejskiej (UE), w tym przedakcesyjnych np. ISPA w ramach procedur FIDIC, obecnie jako kraj członkowski UE nie ma obowiązku stosowania tych procedur. Nie mogą one być wdrożone jako obowiązujący prawnie system zawierania umów, ponieważ w Kodeksie Cywilnym w art. 353 jest zapisana swoboda zawierania umów, a ponadto są częściowo niezgodne z obowiązującym Prawem zamówień publicznych.

Początkowa cała administracja publiczna, w tym instytucje zarządzające do poszczególnych programów operacyjnych poprzez swoje wytyczne dla beneficjentów tych programów propagowała stosowanie FIDIC. Na dzień dzisiejszy w perspektywie lat 2007-2013 odstąpiła od takiej konieczności zostawiając beneficjentowi wybór co do zasady stosowania warunków umownych w ramach inwestycji z wykorzystaniem funduszy UE. Stosowanie procedur FIDIC jest jednak propagowaniem sprawdzonych w Europie Zachodniej

tw. dobrych praktyk inżynierskich oraz zarządczych, których brakuje w Polsce. Sam kodeks cywilny oraz prawo budowlane oczywiście dopuszcza stosowanie dowolnych zapisów umownych, tworzenia wzoru kontraktu, natomiast nie przewiduje tak jak FIDIC np. instytucji „inżyniera Kontraktu” jako instytucji zarządzającej kontraktem, instytucji „komisji rozjemczej” lub „arbitrażu”. Pozostaje więc pytanie po co wyważać otwarte drzwi? Ryzyko jest przenoszone więc w tym zakresie na Wykonawcę, który odpowiednio wyżej kalkuluje wycenę kontraktu, lecz jako Wykonawca nie gwarantuje zawsze pokładanych oczekiwań Zamawiającego w zakresie: projektu, wykonawstwa, odbioru i przekazania przedmiotu umowy do użytkowania nie wspominając o czasie jej realizacji. W przypadku braku zastosowania procedur FIDIC konieczne jest każdorazowe dokładne przeanalizowanie warunków i założeń kontraktowych do inwestycji.

Warszawa, 7.09.2012

Źródła:

1. Głazewski M. i In. Nawierzchnie Dróg Rolniczych. Warszawa IBMER 2009
2. Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego Sp. z o.o., ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, tel. 22 8718790
www.drogowa.strefa.pl
3. Stowarzyszenie Inżynierów Doradców i Rzeczoznawców www.sidir.pl,
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz.U. nr 202, poz.2072 z późn.zm.)
5. Gajownik Roman. Specyfikacje Techniczne. Buduj z Głową 1/2005 Wyd. ITB
6. Infokoszt. Specyfikator. Informatyka w Budownictwie, nr 2 (11) 2011. wyd. Polskie Centrum Budownictwa.