

DEBATA NA TEMAT STANU I POTRZEB ROZWOJOWYCH KOLEI W POLSCE

Projektowanie – pięta achillesowa procesu inwestycyjnego?

Przygotowywana w Polsce dokumentacja projektowa jest słabej jakości przez co procesy inwestycyjne nadmiernie się wydłużają i generują nieprzewidywalne koszty dodatkowe.

Przewrotna teza, które postawiłem powyżej niech posłuży jako kanwa rozważań nad kwestią, którą zajmuję się od wielu lat.

Jako praktyk uczestniczący w projektach inwestycyjnych od niemal dwudziestu lat jestem konfrontowany z różnorodnymi problemami dotyczącymi projektowania.

Problemy te są różne w zależności od tego czy poruszamy się na zasadach „żółtego FIDIC-a”, czerwonego „FIDIC-a”, czy studium wykonalności.

Powszechnym, funkcjonującym od lat poglądem jest, że dokumentacja projektowa przygotowywana przez biura projektowe jest słabej jakości. Pogląd ten szczególnie lansują firmy wykonawcze, które wywodzą, iż z tego tytułu ponoszą wymierne straty, w szczególności w zakresie realizacji robót dodatkowych nie zawsze finansowanych przez inwestora.

Absolutnie nie można się zgodzić z tak ogólną tezą. Oczywiście faktem bezspornym jest to, że jakość dokumentacji może zależeć od formuły w której realizujemy inwestycję. Mogę się spodziewać, że przedstawiciele wykonawców czy PKP PLK mogą się z tą tezą nie zgodzić, nie mniej z mojej wieloletniej praktyki wynika, że jest ona uzasadniona. W

zależności od tego, czy realizujemy inwestycję w formule „projektuj i buduj”, czy też w formule „projektuj” jakość dokumentacji może być różna. Z czego to wynika?

Po pierwsze różne są czasy na przygotowanie dokumentacji. W formule projektuj, tego czasu jest więcej. Projektant może spokojnie przygotować koncepcję, przedyskutować ją z Zamawiającym, a następnie opracować projekt budowlany.

W formule projektuj i buduj tego czasu jest znacznie mniej, bo od początku jest presja generalnego wykonawcy na jak najszybsze przekazywanie dokumentacji, bo trzeba zamawiać materiały bo trzeba znaleźć jeszcze czas na optymalizację.

Ponadto w formule projektuj i buduj istnieje także więcej stopni uzgadniania dokumentacji projektowej. Uwzględniając te uwarunkowania wniosek jest taki, że dokumentacja przygotowywana w formule „projektuj i buduj” może być gorszej jakości.

Po drugie w formule „projektuj i buduj” istnieje swego rodzaju konflikt interesów pomiędzy inwestorem/zamawiającym a generalnym wykonawcą w obszarze dokumentacji projektowej co też może, a właściwie wpływa na jakość tej dokumentacji.

Rozwijając ten wątek, należy stwierdzić co do zasady, że inne są oczekiwania generalnego wykonawcy wobec dokumentacji przygotowywanej przez projektanta a inne inwestora. Generalny wykonawca zazwyczaj oczekuje maksimum optymalizacji (co nie jest z gruntu oczywiście czymś złym) oraz dostosowania jej do założonej koncepcji wykonania robót.

Niestety czasami odbywa się to kosztem sztuki projektowej, a projektant słyszy żeby nie projektować tzw. „złoty kłamek” tylko to co zostanie przyjęte przez Inwestora. Inwestor zaś oczekiwałby od dokumentacji aby była szyta na miarę najnowocześniejszych rozwiązań technicznych co niestety stoi w sprzeczności z tzw. „optymalizacją.

Zatem biorąc powyższe pod uwagę paradoksalnie to dokumentacja wykonywana w żółtym FIDIC powinna być gorszej jakości, niż w czerwonym. Wracając jednak do powszechnie pokutującej tezy stoję na stanowisku, że jakość projektowania w ostatnich

latach nie obniżyła się znacząco. W liczbach bezwzględnych, projektów jest znacznie więcej, co oznacza, że błędów też zdarza się więcej. Fakt, że do dokumentacji projektowej realizowanej w ramach tzw. „czerwonego FIDIC-a” istnieje konieczność wykonywania dużej ilości robót dodatkowych i uzupełniających nie bierze się z faktu, że jest ona złej jakości, ale bardziej z sposobu organizacji poszczególnych przetargów, tzn. odmiennych priorytetów poszczególnych uczestników postępowań przetargowych na różnych jego etapach.

Projektanci realizując swoje prace w ramach „czerwonego FIDIC-a” uzgadniają teoretycznie dokumentację zarówno z zakładem linii PKP PLK, jak i gestorami, czy lokalnymi samorządami. Często jednak bywa tak, że od momentu zakończenia prac projektowych do momentu rozpoczęcia prac wykonawczych mija dość długi czas, co powoduje że uzgodnienia z etapu projektu budowlanego tracą swoją ważność.

Gdy wykonawca przystępuje już do realizacji prac często zaczyna się „koncert życzeń” zarówno eksploatatora tj. ZLK jak i lokalnych samorządów. I to jest jedno wytłumaczenie skąd ta duża ilość robót dodatkowych i uzupełniających. Drugim jest też, o czym wcześniej mówiłem, oczekiwanie generalnego wykonawcy, co do tzw. optymalizacji dokumentacji przygotowanej na etapie tzw. „czerwonego FIDIC-a”.

To wcale nie świadczy, że ta dokumentacja jest zła, a wprost przeciwnie „zbyt dobra”, dlatego uwzględniając budżet za który przetarg został wygrany, projektant jest nakłaniany do jej zmian do paramentów akceptowalnych przez generalnego wykonawcę i zamawiającego.

Po trzecie w końcu dokumentacja przygotowywana na etapie tzw. „czerwonego FIDIC-a” podlega ocenie przez ZOPI, w który zasiadają kompetentni i merytorycznie przygotowani członkowie. Skoro zatem dokumentacja projektowa jest przez taki zespół przyjmowana a następnie na jej podstawie uzyskiwane jest pozwolenie na budowę, to oznacza że jej jakość jest akceptowalna. Nie można zatem twierdzić, że ilość robót dodatkowych i

uzupełniających na etapie wykonawstwa jest wynikiem wyłącznie jakości dokumentacji projektowej lub błędów w tej dokumentacji.

Historycznie rzecz ujmując, tj. przed wejściem w życie instrukcji IGO-1 ta olbrzymia ilość prac dodatkowych i uzupełniających była pochodną zbyt wąsko wykonanych projektów geologicznych. Dziś projekty te mają szczególny priorytet ale i swoją cenę. Przerzucanie na projektanta konieczności wykonywania dokumentacji geodezyjnej i geologicznej bardzo znacząco wpływa na finalną wycenę prac projektowych, które sensu stricto nie są pracami projektowymi.

Co zrobić, aby dokumentacja projektowa przyspieszała a nie spowalniała proces inwestycyjny.

Na tak postawione pytanie nie ma prostej i jednoznacznej odpowiedzi. Nie mniej należy moim zdaniem włączyć na etapie ZOPI dużo bardziej odpowiedzialnie przedstawicieli ZLK, którzy w przyszłości będą odbierać przedmiotową inwestycję i ją eksploatować. Należy tworzyć zamknięte katalogi oczekiwań co do zakresu prac już na etapie przygotowania dokumentacji budowlanej i tylko w przypadku zaistnienia nieprzewidzianych zdarzeń dopuszczać możliwość rozszerzenia zakresu wcześniej zaakceptowanego zakresu inwestycji.

Po drugie należałoby też przemyśleć wiążące zasady uzgodnień warunków prowadzenia inwestycji z władzami lokalnymi, tak aby nie było możliwości ich zmieniania na kolejnych etapach realizacji inwestycji.

Po trzecie należałoby także ujednoczyć wymagania, jakie stawiane są dokumentacji projektowej przez jednostki administracji publicznej, tak aby każdorazowo było jasnym i klarownym co dany typ dokumentacji powinien zawierać. Aby nie było tak, że w zależności od tego w jakim urzędzie uzyskujemy pozwolenie na budowę lub do jakiego urzędu składamy zgłoszenie robót budowlanych nie wymagających uzyskania pozwolenia na budowę projektant ale i wykonawca byli konfrontowani z różnymi

interpretacjami i oczekiwaniami, bo to niewątpliwie wydłuża i utrudnia realizację procesów inwestycyjnych.

Po czwarte wreszcie należy też na nowo spojrzeć na system kształcenia kadr projektowych. W Polsce od wielu lat obserwujemy bardzo małą ilość absolwentów wyższych uczelni w zakresie kierunków stricte kolejowych.

Szkolnictwo średnie w tym zakresie właściwie nie istnieje. Ilość osób przystępujących do egzaminów w zakresie uzyskiwania uprawnień projektowych w branżach kolejowych jest na bardzo niskim poziomie.

Powstaje pytanie czym to jest podyktowane. Historycznie na to patrząc ma to swoje korzenie w drugiej połowie lat 90 poprzedniego wieku i początku lat dwutysięcznych.

Był to okres bardzo niewielkich inwestycji w branży kolejowej. Wiele osób, w tym projektantów, odchodziło wtedy z kolei, przebranżawiało się, a młodzi ludzie nie wybierali na uczelniach wyższych kierunków kolejowych bo nie widzieli w tym obszarze perspektyw. Ponadto doszły jeszcze czynniki z szybszym ożywieniem koniunktury w branży drogowej oraz kubaturowej, co spowodowało odpływ kadr do tych obszarów.

Nie bez znaczenia był/jest fakt, że szybszy rozwój koniunktury w tych obszarach wpłynął na wyższy poziom wynagrodzeń w drogach i kubaturze niż w kolejach.

Czy zatem w kontekście powyższych rozważań możemy twierdząco odpowiedzieć na pytanie postawione na początku tego artykułu. Moim zdaniem absolutnie nie. Projektowanie jest istotnym elementem każdego procesu inwestycyjnego z niektórych badań wynika, że jej wpływ na końcowy efekt procesu inwestycyjnego waha się od 20 do 25%. Niestety w Polsce ta zależność jest ciągle niedoceniana a wprost przeciwnie często deprecjonuje się znaczenie dokumentacji projektowej.

Widać to zarówno w jej cenowym udziale w całości projektu inwestycyjnego (w rażących przypadkach poniżej 1%) jak i merytorycznym postrzeganiu znaczenia dokumentacji projektowej „jakieś kreski”. Dopóki takie postrzeganie znaczenia dokumentacji

projektowej dla realizacji całego procesu inwestycyjnego się nie zmieni to niestety realizacja procesów inwestycyjnych w Polsce będzie napotykała liczne przeszkody zarówno w terminowości ich realizacji, jak i jakości finalnych efektów tych procesów i z pewnością nie będzie to wyłącznie zasługa jakości dokumentacji projektowej.

Piotr Abramczyk

Prezes Zarządu INFRARES Sp. z o.o.

Członek Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego

Członek Rady Ekspertów ds. Inwestycji Kolejowych przy Ministrze Infrastruktury,

Przewodniczący Grupy Projektant Forum Inwestycyjnego przy PKP PLK S.A.