

# Serafimowicz, Włodzimierz / Markuszewski, Stanisław / Stolarski, Piotr

---

## Błędy w procesie inwestycyjno-remontowym płockiego mostu przez Wisłę (1993-1995)

---

Notatki Płockie 43/1-174, 44-53

---

1998

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## **BŁĘDY W PROCESIE INWESTYCYJNO-REMONTOWYM PŁOCKIEGO MO- STU PRZEZ WISŁĘ /1993-1995/**

### **WPROWADZENIE**

Sekcja Systemowych Metod Zarządzania przy Towarzystwie Naukowym Płockim wspólnie z Wojewódzką Dyrekcją Dróg Miejskich w Płocku kontynuowała w 1997 r. działalność merytoryczną dotyczącą problematyki zarządzania procesem inwestycyjnym i produkcją budowlano-montażową pod wymogi gospodarki rynkowej. Problematyka ta ma bowiem decydujący wpływ na konkurencyjność krajowych firm budowlanych w stosunku do zagranicznych, w przededniu wejścia Polski do Unii Europejskiej oraz decyduje o gospodarności dysponowania środkami finansowymi podatników z pozycji inwestora budżetowego /zamawiającego i płatnika/ tj. organizatora procesu inwestycyjnego.

Przeanalizowano m.in. realizację w ostatnich latach szeregu inwestycji w Płocku, a szczególnie przeprowadzony w latach 1993-1995 kompleksowy remont mostu przez Wisłę, który w związku z procesem sądowym pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą, dotyczącym niewłaściwego wykonania nawierzchni jezdni mostu, stał się szeroko znany nie tylko w województwie płockim, lecz również w całym kraju.

Należy stwierdzić, że przykład remontu płockiego mostu jak w soczewce wykazuje nasze improwizacyjne podejście do zarządzania procesem inwestycyjnym we wszystkich fazach /programowanie, planowanie, umowy, realizacja, odbiory i rozliczenia rzeczowo-finansowe oraz wykonywanie zobowiązań wynikających z rękopisami i gwarancji/. Nadal ma miejsce lekceważenie nie tylko dokumentacji organizacyjno-ekonomicznej, lecz również terminowego wykonywania operatywnych ustaleń harmonogramowych, co później jednoznacznie rzutuje na jakość robót, koszty i dotrzymanie terminu końcowego.

Błędy popełnione przy tej inwestycji remontowej są typowe dla inwestycji realizowanych w kraju - nie ze środków finansowych prywatnych, lecz z budżetu państwa i samorządów oraz z budżetów spółdzielczych. Jakże często kontynuowanie są stare, dyrektywne metody zarządzania, spotykamy się z brakiem gospodarności oraz nadmiernym przenikaniem interesów polityków i biznesu.

Należy przypomnieć, że wykonawca remontu płockiego mostu wygrał przetarg na projektowanie i wykonawstwo, natomiast jego jednostki podwykonawcze projektowe i realizacyjne - to silne środowisko drogo-

wo-mostowe z Warszawy, z której wywodziło się również Biuro Inżyniera Kontraktu (inwestor zastępczy).

Członkowie Sekcji w wielu artykułach i wywiadach w wojewódzkiej prasie codziennej i tygodnikach oraz w prasie krajowej i w dyskusjach telewizyjnych wielokrotnie prowadzali - w miarę swoich możliwości - obiektywną analizę zaistniałych przy remoncie błędów, ażeby nie powtórzyły się one przy innych inwestycjach w Płocku, w województwie i w kraju.

### **1. SEMINARIUM PT. "PROBLEMATYKA ORGANIZACYJNO-PRAWNA W PROCESIE KOMPLEKSOWEGO REMONTU MOSTU NA WISŁĘ W PŁOCKU"**

W ramach merytorycznej współpracy Sekcji Systemowych Metod Zarządzania TNP z WDDM w Płocku zorganizowano w siedzibie TNP w dniu 22 maja 1997 r. Seminarium pt. "Problematyka organizacyjno-prawna w procesie kompleksowego remontu mostu na Wisłę w Płocku". Funkcje przewodniczącego Komitetu Naukowego Seminarium objął prof. Józef Czachorowski /członek Towarzystwa Naukowego Inżynierii Procesów Budowlanych/, funkcję przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego - inż. Stanisław Markuszewski /naczelny dyrektor WDDM w Płocku, członek TNP/, zaś sekretarzem organizacyjnym został mgr inż. Włodzimierz Serafimowicz /z-ca naczelnego dyrektora WDDM, członek TNP i TNIPB/.

Materiały konferencyjne Seminarium stanowiły trzy artykuły opublikowane w kwartalniku TNP "Notatki Płockie" oraz nowe opracowania TNP, TNIPB, WDDM i Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW w Płocku:

1/ *Analiza organizacji kompleksowego remontu mostu na Wisłę w Płocku* (Notatki Płockie nr 1/97) - J. Czachorowski /TNIPB/,

2/ *Zarządzanie procesem inwestycyjnym na przykładzie remontu mostu przez Wisłę w Płocku* (Notatki Płockie nr 1/96) - W. Serafimowicz /TNIPB/,

3/ *Programowanie, planowanie i kontrola realizacji inwestycji budżetowych na przykładzie remontu mostu w Płocku* (Notatki Płockie nr 1/95) - Z. Mazanek, S. Bentlewska, K. Szyszka /UW w Płocku/,

4/ *Kalendarium tematyki organizacyjno-prawnej remontu mostu przez Wisłę w Płocku* - W. Serafimowicz /TNP/,

5/ *Wypisy z wypowiedzi kierownictwa strony inwestorskiej dyscyplinujące proces inwestycyjny w protokołach z inwestorskich narad koordynacyjnych* - W. Serafimowicz /TNIPB/,

6/ Wypisy z zapisów w dzienniku budowy kierownictwa WDDM dyscyplinujące proces inwestycyjny - H. Lamparski, J. Grad, F. Szuliński, J. Korba, T. Stańczak /WDDM w Płocku/,

7/ Informacja o aktualnym stanie przygotowań do remontu nawierzchni mostu przez rzekę Wisłę w Płocku - Z. Mazanek /WRG UW w Płocku/.

Podczas Seminarium w ożywionej i kontrowersyjnej dyskusji uczestniczyły m.in. dwie skonfliktowane strony: pracownicy Zamawiającego tj. strony inwestorskiej oraz szefowie Generalnego Realizatora Inwestycji, pełniącego zgodnie z umową funkcję Głównego Projektanta i Generalnego Wykonawcy.

## 2. DYSKUSJA NA SYMPOZJUM I REPERKUSJE PRASOWE POSEMINARYJNE

Na sympozjum w ramach wypowiedzi wprowadzających i w dyskusji uczestniczyli kolejno Stanisław Markuszewski, Józef Czachorowski, Zdzisław Mazanek, Jerzy Lewandowski, Włodzimierz Serafimowicz, Tadeusz Drządzewski, Kazimierz Kokoszczyński, Henryk Lamparski, Jan Korba, Stanisław Bentlewski, Waclaw Brynk i Tadeusz Michałowski.

Prezentowane na Sympozjum w dniu 22 maja 1997 r. w siedzibie w TNP, a następnie powtórzone w prasie - stanowisko Wykonawcy nie kwalifikuje się w ocenie obecnego kierownictwa WDDM-u /autorów niniejszego artykułu/ do poważnej polemiki. Przecież Zamawiający, bez względu na jego pozycję, nie może zmusić projektantów czy wykonawców do złych rozwiązań technicznych, a nawet gdyby wprowadzony w błąd podpisał się pod błędną dokumentacją, odpowiedzialność ponoszą pracownicy z uprawnieniami projektowymi i wykonawczymi, którzy podjęli się zadania, gdyż podpis Zamawiającego ma jedynie znaczenie formalne tj. uprawniające do wypłaty, a nie merytorycznie kontrolne.

W omawianym przypadku projektanci i wykonawcy to "elita" warszawskiego środowiska drogowo-mostowego, działająca na zlecenie płockiej firmy specjalistycznej, szeroko znanej w tej branży w kraju i zagranicą, o doświadczeniu powyżej 50 lat.

Jednakże należy stwierdzić, że pod złymi rozwiązaniami projektowymi Zamawiający się nie podpisał. Zatwierdzenie dokumentacji technicznej przez Inżyniera Kontraktu miało miejsce na wewnętrznych pismach Wykonawcy, które jak się później okazało nie były nawet przysyłane do Zamawiającego. Należy tu podnieść, że ewentualny podpis pracowników WDDM-u i tak nie miałby znaczenia technicznego i konsekwencji finansowych za błędy projektowe.

WDDM w tym przedsięwzięciu /most stały, most objazdowy, drogi tymczasowe i modernizacja dróg istniejących/ funkcję nadzoru inwestycyjnego pełniła praktycznie biorąc tylko na zadaniu towarzyszącym "Modernizacja 10 km dróg dojazdowych do tymczasowego mostu objazdowego" i na tym zadaniu zatrudniała inspektorów nadzoru, sama zlecała opracowanie dokumentacji i nadzorowała realizację robót.

Trzeba przyznać, że projektanci i podwykonawcy Generalnego Realizatora - to fachowcy o krajowej renomie. Gdy jednakże nie udał im się na jednym w

Płocku moście przez Wisłę eksperyment z nowoczesną włoską izolacją w powiązaniu z krajowym betonem asfaltowanym modyfikowanym, przeprowadzili merytoryczną "manipulację" dla uniknięcia odpowiedzialności.

W wyniku tego, we wstępnej fazie procesu analizy popełnionych błędów znaczna część płockiego środowiska opiniotwórczego: posłowie, radni, kierownictwo organizacji naukowo-technicznych NOT/PZITB, decydenci szczebla wojewódzkiego, mass media i prokurator Prokuratury Rejonowej - zgodnie skierowali zarzuty pod niewłaściwym adresem tj. w kierunku dyrekcji Zamawiającego.

Zarzuty - jak się nam wydaje bezpodstawne - zostały postawione pod adresem Dyrekcji WDDM, zarządzającej od 4 lipca 1994 r. do 1 marca 1995 r., czyli do tej z pięciu kolejnych, która została powołana na trzy miesiące przed oddaniem mostu do eksploatacji i starała się zdyscyplinować końcową fazę realizacji. Dlatego też chociaż most został dopuszczony do próbnej eksploatacji 11 listopada 1994 r., to wstrzymano wypłaty i procedury odbiorowe czyli w maksymalnym stopniu zadbano o interesy społeczeństwa i finanse podatników.

Według polskiego Prawa Budowlanego oraz w świetle zawartej umowy pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą za *wadliwe prowadzenie robót* odpowiada Spółka Akcyjna, która wygrała przetarg z 37 firmami z kraju na *kompleksowe wykonanie remontu i modernizację mostu przez rzekę Wisłę w Płocku wraz z uzgodnioną dokumentacją techniczną*, gdyż zatrudnieni przez nią projektanci wadliwie opracowali dokumentację lub jej kierownicy budów źle przeprowadzili wykonawstwo.

Natomiast za niewłaściwy nadzór inwestycyjny oraz *niewłaściwy odbiór* odpowiada warszawska Spółka Cywilna - Biuro Inżyniera Kontraktu, która w stosunku do Zamawiającego w umowie zobowiązała się *zapewnić udział w pełnieniu Inżyniera Kontraktu najlepszych specjalistów* i uczestniczyła w procedurach odbiorowych jako zespół fachowców tzn. została wynajęta jako specjalista do realizacji nadzoru technicznego i finansowego, dotyczącego oceny merytorycznej zasadności kosztów wynikających z faktur Wykonawcy.

## 3. OCENA PROCESU INWESTYCYJNO-REMONTOWEGO PRZEZ PROF. J. CZACHOROWSKIEGO /TNIPB/

Według prof. Józefa Czachorowskiego - w przeszłości wykonawcy dużych budów, projektanta konstrukcji budowlanych, m.in. mostowych, dyrektora inwestycyjnego wielkich inwestycji w przemyśle górnico-energetycznym /Turów, Konin i Adamów/, a obecnie naukowca Politechniki Zielonogórskiej specjalizującego się w problematyce inżynierii procesów budowlanych, autora wielu prac nt. zarządzania w budownictwie i procesie inwestycyjnym oraz współautora m.in. książki pt. *Proces budowlany według stanu prawnego w dniu 1 stycznia 1995 r. /przetłumaczonej na język niemiecki/* problem odpowiedzialności stron w omawianym konflikcie jest stosunkowo prosty, gdyż w gospodarce rynkowej wszystkich obowiązują jednakowe przepisy, któ-

rych interpretacja nie może być dowolnie "naginana", ustawiana politycznie pod jakąś opcję, czy też - być metodą w rozgrywkach personalnych. "Na uwagę w starym i nowym prawie budowlanym zasługuje fakt, że do samodzielnych funkcji w budownictwie nie zaliczono inwestora, który jest praktycznie tylko zamawiającym i koordynującym działania samodzielnych uczestników procesu budowlanego. Od inwestora nie wymaga się ani uprawnień, ani technicznych kwalifikacji zawodowych. Inwestor przekazuje plac budowy, finansuje zadanie inwestycyjne i organizuje odbiór /kolaudację/.

Równocześnie został przez Zamawiającego /WDDM w Płocku - w imieniu Wojewody Płockiego i GDDP/ powołany - Inżynier Kontraktu /inwestor zastępczy/ jako upoważniony przedstawiciel inwestora bezpośredniego w ramach nadzoru projektowo-wykonawczego w zakresie rzeczowym i finansowym.

Z analizy umowy zawartej między Zamawiającym a Wykonawcą wynika, że całkowity obowiązek projektowania i realizacji - prawie całego podstawowego zadania przyjął na siebie Wykonawca, pracujący w systemie generalnego realizatorstwa. Natomiast zakres działania funkcji kontrolnych i nadzoru inwestycyjnego przekazanych przez Inwestora Inżynierowi Kontraktu wynikał z obowiązującego wówczas prawa budowlanego oraz Wytycznych Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych pt. Ogólne Warunki Kontraktu, stanowiących załącznik do umów WDDM-u z Wykonawcą i Inżynierem Kontraktu."

#### **4. STANOWISKO URZĘDU WOJEWÓDZKIEGO W PŁOCKU**

W komunikacie Urzędu Wojewódzkiego w Płocku do mass mediów z dnia 16 maja 1997 r. nt. informacji o aktualnym stanie przygotowań do remontu nawierzchni mostu przez rzekę Wisłę w Płocku znalazł się fragment: "Podjęto próby ustalenia przyczyn stale następującego niszczenia nawierzchni mostu. Opracowana w sierpniu 1996 r. na zlecenie Wykonawcy, przez Politechnikę Gdańską ekspertyza nie rozstrzygała jednoznacznie przyczyn i odpowiedzialności. /.../ Przy ustaleniach wydawało się raczej przesądzone, że przyczyna wynika ze źle zaprojektowanej technologii izolacji. Inwestor jednoznacznie uznał odpowiedzialność generalnego wykonawcy, będącego jednocześnie projektantem. /.../ Wojewoda Płocki nie uzyskał poparcia w MTiGM oraz w GDDP odnośnie wymuszenia na Wykonawcy realizacji w okresie gwarancyjnym naprawy mostu. Resort transportu stwierdził, że nie sprawuje wobec przedsiębiorstwa funkcji organu założycielskiego, gdyż jest to od kilku lat spółką akcyjną a sprawy muszą być regulowane w oparciu o przepisy Kodeksu Handlowego. Zasugerowano jednocześnie by Inwestor wystąpił na drogę sądową. GDDP zasugerowała WDDM egzekwowanie od Wykonawcy uprawnień z tytułu gwarancji oraz poinformowała, że nie dysponuje nakładami na utrzymanie dróg krajowych, z których mogłaby pokryć remont nawierzchni na moście. Nie uprawnia do tego także sytuacja, gdy istnieje gwarancja Wykonawcy, stanowiącego niezależny podmiot gospodarczy. /.../ Należy podkreślić, że WDDM w Płocku, bez względu na oko-

liczności, dużym nakładem sił i kosztów zapewnią przejazd przez most".

#### **5. STANOWISKO OBECNEGO NACZELNEGO DYREKTORA WDDM W PŁOCKU**

Odnośnie nieprawidłowo zaprojektowanego i niesolidnie wykonanego remontu mostu przez Wykonawcę, należy generalnie zgodzić się z wynikami, choć nie w pełni jednoznacznej ekspertyzy, wydana przez zespół Katedry Drogowej Politechniki Gdańskiej prof. Józefa Judyckiego /sierpień 1996 r./.

Trudno jest ustalić procentowy udział poszczególnych przyczyn techniczno-technologicznych przyspieszonego procesu dewastacji nawierzchni jezdni mostu, która może niedługo doprowadzić do jego nieprzejeźdźności. Natomiast procent odpowiedzialności podwykonawców Wykonawcy z fazy projektowania i realizacji jest sprawą wewnętrzną Spółki, zaś próba wmanewrowania we współodpowiedzialność Zamawiającego, który nie zlecał dokumentacji oraz nie posiadał w tej dziedzinie fachowych pracowników /inspektorów nadzoru/, jest nie tylko nieporozumieniem, lecz być może także manipulacją.

Dla przypomnienia należy zacytować akapit z obowiązującego wówczas /od 1974 r./ Prawa Budowlanego: "Wykonawca robót budowlanych ponosi odpowiedzialność za właściwą ich jakość oraz zgodność z projektem i przepisami". W analizowanej sytuacji Wykonawca - to także autor dokumentacji, który odpowiada również za jej jakość i zgodność z polskimi przepisami i normami.

#### **6. OCENA FAZY PROJEKTOWANIA I REALIZACJI PRZEZ INŻYNIERA KONTRAKTU**

##### **6.1.. "Raport Inżyniera Kontraktu o zaawansowaniu prac związanych z remontem mostu drogowego w Płocku według stanu na 1.01.1995 r":**

"Przygotowanie dokumentacji projektowej. Było to niewątpliwie najślabsze ogniwo procesu inwestycyjnego. Nie było właściwie ani jednej części dokumentacji w tym przedsięwzięciu, która byłaby wykonana dobrze i we właściwym czasie. /.../ Była wystarczająca podstawa do przerwania budowy i przesunięcia realizacji o jeden sezon budowlany. /.../ W tej niezwykle trudnej sytuacji Inżynier Kontraktu zaproponował Inwestorowi, aby upoważnił go do zatwierdzania segmentów dokumentacji spływających z Biura Projektów, co umożliwi produkcję konstrukcji stalowych i zachowa szanse, aby w terminach zbliżonych do planowanych zadanie inwestycyjne wykonać. Zgoda taka została wydana. Trzeba w tym miejscu wyraźnie stwierdzić, że propozycja Inżyniera Kontraktu, korzystna dla budowy, z trudem mieściła się w granicach rozsądnego ryzyka. /.../ Ostatnie fragmenty dokumentacji zamiennej /dotyczące konstrukcji stalowej/ zostały zakończony w lipcu 1994 r. /.../ Mogliśmy, już na wiosnę, doprowadzić do zmiany technologii wykonania izolacji. Nie mieliśmy co prawda formalnych podstaw /oldo floor posiada świadectwo stosowania w Polsce i jest stosowany za granicą/, nasze działanie naruszyłoby zapewne suwerenność decyzji Wykonawcy, który w końcu za izolację płacił, być może byłoby to źródłem kolejnego konfliktu. /.../ Wreszcie

opóźnienia w pierwszej fazie montażu mostu przesądziły, że czas wykonania izolacji przypadł na październik. Warunki atmosferyczne w tym okresie nie były łatwe. /.../ Wydużało to poważnie roboty. /.../ W warunkach wielkiej budowy, jaką był remont mostu w Płocku, zarówno oldofloor jak i inne masy natryskowe nie są przydatne ze względu na niemożliwość spełnienia niezwykle ostrych warunków technologicznych. W związku ze znaczną ilością poprawek, okres gwarancyjny dla izolacji przy użyciu oldoflooru, /.../ wydłużono do 5 lat."

#### **6.2. "Sprawozdanie Inżyniera Kontraktu z realizacji remontu w okresie X-XII 1994 r.":**

"Problemy technologiczne wystąpiły głównie przy układaniu izolacji z oldoflooru i warstwy szepnej. Obydwie warstwy w krótkim czasie po ułożeniu wykazały znaczną ilość porachli, co wywołało konieczność wycięć i ponownego układania. Część tych wad wystąpiła także w chwili układania wiążącej warstwy elasto-asfaltobetonem, co powodowało dodatkowo konieczność natychmiastowego zdjęcia wycinków gorącej masy, gdyż po jej zastygnięciu wykonanie poprawek byłoby praktycznie niemożliwe. Niezależnie od pewnych błędów wykonawczych, szczególnie w pierwszej fazie robót /uzyskiwany stopień oczyszczania płyty nośnej, trudności z utrzymaniem normalnych temperatur mas natryskowych/ źródła trudności należy upatrywać w samym wyborze przez wykonawcę typu izolacji".

#### **7. STANOWISKO PRZEWODNICZĄCEGO SEKCJI ROZWOJU SYSTEMÓW KOMUNIKACYJNYCH TNP**

Gdyby kierownictwo Wykonawcy /Generalnego Realizatora/ wykazało tyle zaangażowania przy projektowaniu i realizacji remontu, ile w kierunku "wymanewrowania" WDDM-u - nie byłoby sytuacji, w której:

1/ dokumentacja techniczna zamiast do 31 grudnia 1993 r. nie była kompletna nawet w końcu października 1994 r., natomiast dokumentacji organizacyjnej praktycznie biorąc wogóle nie opracowano;

2/ zakup hydroizolacji odbył się z ponad półrocznym wyprzedzeniem w stosunku do zlecenia na opracowanie dokumentacji, a jej opracowanie nastąpiło dopiero 21 października 1994 r. czyli na dziewięć dni przed umownym terminem rozebrania tymczasowego mostu objazdowego na niskich podporach;

3/ przekazanie do próbnej eksploatacji mostu odbyło się 11 listopada 1994 r. /bez odbioru/, natomiast zgodnie z umową powinno nastąpić - 30 września 1994 r. /zgodnie z aneksem - 15 października 1994 r./;

4/ odbiór końcowy przedsięwzięcia, zamiast 30 listopada 1994 r., odbył się - 24 października 1995 r., natomiast ówczesny dyrektor WDDM zatwierdził protokół odbioru - 14 maja 1996 r. /tj. w okresie największych dziur i wyrw w jezdni, a za tym poważnego zaniepokojenia społecznego i mass mediów, przez co kolejny raz zdecydował na niekorzyść Zamawiającego/.

Należy stwierdzić, że w Płocku z uwagi na jedyny most w mieście, sprawa usterek i wymiany nawierzchni w okresie obowiązywania rękojmi odbywa się w atmosferze skandalu i rozgrywek politycznych. Przyczyną tego stanu jest konflikt pomiędzy uczestnikami procesu

inwestycyjnego, dotyczący ustalenia winnych czy współwinnych za efekt końcowy remontu oraz ustalenia odpowiedzialnych do sfinansowania kosztów ponownego wykonania nawierzchni drogowej: GDDP, IBDiM, Wojewoda Płocki, Prezydent miasta Płocka, Inżynier Kontraktu, Generalny Realizator, jego podwykonawcy projektujący czy wykonujący hydroizolację oraz nawierzchnię z modyfikowanego betonu asfaltowego, względnie inne jednostki projektowe i wykonawcze, w wyniku których opóźnień - roboty nawierzchniowe jezdni wykonano z konieczności po sezonie letnim.

#### **8. STANOWISKO GENERALNEGO REALIZATORA TJ. GŁÓWNEGO PROJEKTANTA I GENERALNEGO WYKONAWCY**

"Inwestor żąda naprawy mostu na nasz koszt. My się z tym nie zgadzamy. Zaproponowaliśmy 50-procentowy udział, a resztę niech zapłaci Inwestor. Z naszego punktu widzenia jest to stanowisko bardzo prospołeczne, ale niestety nie znalazło zrozumienia. Nasza firma nie będzie szyldem dla złych decyzji. Nie mając dokumentacji nie powinno się ogłaszać przetargu. Wojewódzka Dyrekcja Dróg Miejskich twierdzi, że Inwestor nie musi być fachowcem, zamawia sobie coś "pod klucz", a więc nie odpowiada za dokumentację i za to, co ona zawiera, materiały itp. A to po prostu nieprawda. Przez cały czas realizacji Inwestor miał zastrzeżony wgląd i wręcz obowiązek wglądu w dokumentację, decydował o doborze materiałów, czasem narzucał ten wybór, w innych przypadkach dokonywał wyboru z przedstawionych materiałów. Pierwotna wersja umowy, ze szwedzką izolacją, mówi o naszych intencjach, a wszelkie zmiany nastąpiły na skutek pewnych nacisków czy propozycji strony drugiej, czyli Inwestora. W odpowiedzi na nasze pytanie o rodzaj izolacji Inżynier Kontraktu /inwestor zastępczy/ zażądał przedstawienia izolacji natryskowych, posiadających świadectwo dopuszczenia, wystawione przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów, bo tylko taka izolacja będzie stosowana. Później Inżynier Kontraktu powiadomił nas, że "uzgadnia się" izolację typu oldofloor. WDDM dziś twierdzi, że specjalistą w tych sprawach nie jest, więc zafundowała sobie specjalistę z Warszawy. Wykonawca nie był tak ambitny, by samowolnie i na koszt własny dokonywać zmian w sprawach, w których nie ma doświadczenia. Wszelkie zmiany zostały wprowadzone na żądanie i za dopłatą Inwestora. Zdziwienie wywołuje, że IBDiM wydał świadectwo na izolację z oldoflooru bez żadnych zastrzeżeń. Oddzielne pytanie, dlaczego Instytut dopuszcza na rynek takie materiały. Gdyby była jakaś uwaga, to zapewne ani Inwestor, ani Inżynier Kontraktu nie zdecydowałyby się na zastosowanie tych materiałów. Niezrozumiałe dlaczego zamienia się sprawdzone materiały. Teraz wiemy, że za modę się płaci. Jedno jest pewne, w Polsce izolacja ta nie była stosowana na płycie stalowej. Pewne też było, że układanie izolacji przypadnie na koniec lata lub początek jesieni. W takich warunkach wiadomo było, że będą kłopoty z zachowaniem reżimu technologicznego. /.../ Proponowana izolacja miała atest ministerialnego Instytutu Dróg i Mostów, który dziś stwierdza, że jest ona do niczego. Wówczas

wydawało się, że wszystko jest w porządku. Poza tym akceptował to Inżynier Kontraktu, który przecież ponosił odpowiedzialność za swoją decyzję. /.../ Inwestor, który zlecił i zapłacił oczekuje dobrego wykonania od Wykonawcy, ale skoro ten wykonawca posiłkuje się materiałami, posiadającymi świadectwo dopuszczenia - to też z konieczności przyjmuje, że są to materiały dobre. Później okazuje się, że jest inaczej. Teraz możemy powiedzieć, że był to niewypał. /.../ Dlaczego zmieniono typ izolacji ze sprawdzonego typu gres na niesprawdzoną do końca włoską izolację? /.../ Nasz podstawowy błąd polegał na tym, że nie wyraziliśmy sprzeciwu i wątpliwości na piśmie. Kwotę, którą nas Zamawiający obciąży, będziemy egzekwować od Podwykonawcy izolacji z Warszawy, który dał na nią gwarancję. Opóźnienie w procesie inwestycyjnym wyniknęło z tego, że zima się przedłużyła i zdjęcie zapór przeciwszybowych nastąpiło z opóźnieniem. Później wystartowaliśmy z mostem objazdowym i na początku czerwca fala powodziowa zmusiła nas do zatrzymania robót na dwa tygodnie. Błąd tkwił w niestarannym przygotowaniu remontu, źle opracowano materiały przetargowe, które objęły zamianę płyty, a nie objęły przebudowy przyczółków, nie objęły też innych spraw kolizyjnych i dojazdów. Inwestycja była źle zaplanowana finansowo. W 1994 r. w budżecie było zarezerwowane około 50 mld st. zł, czyli o połowę za mało, stąd pieniędzy zabrakło już w sierpniu i tylko dzięki uzyskanym gwarancjom udało się wziąć kredyt na bieżące opłacanie faktur naszych i podwykonawców. To też spowodowało dodatkowe 2-3 tygodnie opóźnień. Taki remont nie powinien być planowany na jeden sezon. To było błędne założenie i zmuszało do wykonywania robót izolacyjnych i nawierzchniowych w okresie jesiennym."

## **9. FRAGMENTY DOKUMENTÓW, OPRACOWAŃ I USTALEŃ WYKONAWCY /GRI/**

### **9.1. Umowa Nr 7005/PM/03 z 13.07.93 r. pomiędzy WDDM a Wykonawcą**

Harmonogramowy termin zakończenia przez Wykonawcę opracowywania dokumentacji dla mostu stałego /łącznie z izolacją i nawierzchnią jezdni/ - 31.12.93 r., robót na moście - 30.09.94 r., natomiast umowy termin zakończenia wszystkich robót - 30.11.94 r. /.../ "Okres rękojmi dla robót ujętych niniejszą umową wynosi trzy lata. /.../ Kary umowne w wysokości 0,1% wartości ceny umownej za każdy dzień zwłoki".

### **9.2. Tymczasowe świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie mostowym Nr 229/93 "Poliuretanowy Materiał Hydroizolacyjny Oldofloor" /jako dokumentacja Wykonawcy/**

Wydane przez IBDiM 1.12.93 r. na okres do 1.12.94 r. "W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania postanowień zawartych w niniejszym Tymczasowym Świadectwie, IBDiM ma prawo zawiesić lub unieważnić Tymczasowe Świadectwo".

### **9.3. Umowa 7011/PM-10/93 z 15.12.93 r. pomiędzy Wykonawcą a Podwykonawcą**

Dotycząca wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego stalowej płyty ortotropowej i wykonania hydroizolacji z jej zakupem.

### **9.4. Faktura nr 22/12/93 z 20.12.93 r. Podwykonawcy dla Wykonawcy**

Dotycząca zakupu we Włoszech hydroizolacji Oldofloor.

### **9.5. Dziennik budowy - część I /ogólna/, wydany 31.05.94 r.**

Dane dotyczące osób pełniących funkcje techniczne w budownictwie tj. kierownika budowy i projektantów Generalnego Realizatora /Spółka Akcyjna w Płocku/ oraz inspektorów nadzoru Inżyniera Kontraktu /Spółka Cywilna w Warszawie/.

### **9.6. Operatywny harmonogram robót z dnia 22.06.94 r.**

Założono dla celów kontroli realizacji przez Inwestora według informatycznego systemu SHOD, że wykonywanie izolacji odbędzie się w okresie od 22 do 25.09.94 r., zaś zakończenie całości robót na moście Wykonawca podtrzymał w terminie do 30.09.94 r.;

### **9.7. Aneks z dnia 31.08.94 r. pomiędzy WDDM a Wykonawcą**

Ustala się termin udostępnienia mostu dla ruchu na dzień 15.10.94 r.

### **9.8. Umowa nr 197/TM/94/C z dnia 21.09.94 r. pomiędzy Wykonawcą a IBDiM /bez powiadomienia WDDM/**

Dotycząca wykonania przez Instytut dokumentacji pt. "Opracowanie technologiczne izolacji i nawierzchni na remontowanym moście przez Wisłę w Płocku". Dokumentacja została opracowana - 21.10.94 r. i przekazana przez Wykonawcę Inżynierowi Kontraktu do zatwierdzenia. Roboty izolacyjne rozpoczęto 12.10.94 r. /przed opracowaniem dokumentacji/.

### **9.9. Dziennik budowy, część II - zapis kierownika robót w dniu 3.11.94 r.:**

"usunięto usterki izolacji oldofloor wraz z I warstwą szepną na całej zamontowanej powierzchni pomostu. Jednocześnie zgłaszam do odbioru izolację oldofloor z I warstwą szepną. Gotowa do układania - II warstwa szepna na gorąco";

### **9.10. Dziennik budowy - zapis kierownika budowy w dniu 10.11.94 r.:**

"Roboty na remontowanym moście i dojazdach zostały wykonane w niezbędnym zakresie dla dopuszczenia obiektu do ruchu publicznego. Z dniem 11.11.94 r. godz. 5<sup>00</sup> może być dopuszczony ruch lokalny przy ograniczonej szybkości 40 km/godz. /.../ Zgłaszam Inwestorowi do odbioru wykonane roboty."

### **9.11. Pismo Wykonawcy do WDDM z dnia 12.01.95 r.:**

"informujemy, że w dniu 17.01.1995 r. dostarczymy: 1) Protokół odbioru budowy mostu objazdowego, 2) Protokół odbioru rozbiórki mostu objazdowego, 3) Projekt techniczny remontu mostu - dokumentacja wykonawcza, 4) Protokół próbnego obciążenia chodnika, 5) Protokół odbioru I i II warstwy antykorozyjnej, 6) Protokół odbioru zabezpieczenia antykorozyjnego na budowie po spawaniu, 7) Oświadczenie o kompletności dokumentacji, 8) Rzeczowe i finansowe rozliczenia zaplecza budów z uwzględnieniem odzysku materiałów. /.../ Złożenie oświadczeń wszystkich kierowników budów odnośnie robót biorących udział w procesie reali-

zacyjnym uważamy za niekonieczne z uwagi na przekazanie przez Generalnego Wykonawcę oświadczenia o jakości dotyczącego kompleksowego wykonania remontu mostu przez rzekę Wisłę w Płocku /załączamy kserokopię świadectwa odbioru kontroli jakości/";

#### **9.12. Oświadczenie kierownika robót Podwykonawcy z 27.03.95:**

"kierując robotami do dnia 5.11.94 r. i prowadząc następujący zakres robót: 1/ wykonanie izolacji na chodnikach; 2/ wykonanie izolacji na części jezdnej /bez ostatnich 113 m od przyczółka zachodniego /.../ wykonałem je zgodnie: 1) z obowiązującymi przepisami, w tym techniczno-budowlanymi; 2) z obowiązującymi Polskimi Normami oraz zasadami wiedzy technicznej; 3) z dokumentacją projektową /pierwotną, zameną, podwykonawczą/; 4) z zapisami w Dzienniku Budowy i w Książce Obmiarów; 5) z protokółami robót ulegającymi zakryciu lub zamykającym; 6) z protokółami odbiorów częściowych i końcowym, zapewniając dokonanie wymaganych przepisami prób i sprawdzeń oraz dokonując należytej staranności w wykonaniu pracy dla osiągnięcia celu".

#### **9.13. Protokół z narady odbiorowej remontu mostu stałego w dniu 27.03.95 r./ - deklaracja Wykonawcy:**

"ewentualne usterki jakie mogą się w przyszłości pojawić zostaną usunięte w ramach gwarancji";

#### **9.14. Protokół odbioru przedsięwzięcia /most stały, most objazdowy i modernizacja dróg dojazdowych/ - 24.10.95 r.:**

Ustalono z pisemnym potwierdzeniem przez Prezesa Wykonawcy o przedłużeniu rękojmi /gwarancji / z trzech do pięciu lat;

#### **9.15. Ekspertyza Wykonawcy przekazana do WDDM w dniu 28.08.94 r.**

Ekspertyza pt. "Ustalenie przyczyn uszkodzeń nawierzchni mostu drogowego z płytą ortotropową przez rzekę Wisłę w Płocku", wykonana na zlecenie Wykonawcy przez Zespół z Katedry Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej pod kierownictwem prof. Józefa Judyckiego określa jednoznacznie, że błędy projektowe i realizacyjne podwykonawców Wykonawcy są przyczyną wad trwałych izolacji i nawierzchni jezdni mostu. Ekspertyza nie ustosunkowuje się do poprawności opracowania Tymczasowego Świadectwa dla Oldofloru przez IBDiM. Generalnie chociaż nie jest kompleksowa i jednoznaczna, tym niemniej wykazuje, że nawierzchnia posiada wady trwałe, stąd należy po jej zerwaniu wykonać ponownie zabezpieczenie antykorozyjne, hydroizolację i nawierzchnię asfaltową w oparciu o nową dokumentację pt. "Propozycja technologii remontu nawierzchni asfaltowej na moście przez rzekę Wisłę w Płocku".

#### **9.16. Pismo Wykonawcy do WDDM z 28.08.96 r.:** "że odmawia wykonania remontu na własny koszt w ramach rękojmi".

#### **10. STANOWISKO NAUKOWCÓW I PODWYKONAWCÓW NA NARADZIE W SIEDZIBIE GENERALNEGO REALIZATORA w dniu 22 sierpnia 1996 r.:**

##### **10.1. Profesor Józef Judycki z Politechniki Gdańskiej - kierownik zespołu ekspertów stwierdził: "że**

badania wskazują na dwie istotne przyczyny uszkodzeń: - brak przyczepności między konstrukcją a hydroizolacją, - brak przyczepności między hydroizolacją a warstwą wiążącą nawierzchni. Inne przyczyny mogą mieć wpływ na tempo uszkodzeń. Asfalt modyfikowany elastomerem ze Zduńskiej Woli, którego produkcję rozpoczęto w tym czasie w Polsce, jak stwierdzono w ekspertyzie był asfaltem niejednorodnym /.../. Stwierdzono w badaniach rozbieżności między asfaltem projektowanym a zastosowanym. /.../ Zastosowana izolacja jest wrażliwa na wodę i jej wybór był niedobry ze względu na przewidywane w tym okresie odchylenia reżimu technologicznego."

**10.2. Inż. Ireneusz Strugała z Politechniki Gdańskiej /wykonawca badań/ uważa: "że badania potwierdziły, że raczej nie wystąpiło nakładanie hydroizolacji na wilgotne podłoże, bo w przeciwnym wypadku uległaby spienieniu. /.../ Jednak wilgotność powietrza wpłynęła ujemnie na izolację. Powstałe od temperatury i reakcji chemicznej pęcherze były przemieszczane pod naciskiem kół pojazdów. Przyczyną więc mogła być reakcja chemiczna zmniejszająca przyczepność, co potwierdziły badania. Również zbyt gruba warstwa Carbitexu mogła zmniejszyć przyczepność.**

**10.3. Przedstawiciel podwykonawczej firmy specjalistycznej stwierdził, "że zastosowane warstwy antykorozyjne były nieodpowiednie. Brak drugiej warstwy antykorozyjnej mógł zmniejszyć przyczepność do wykonywanej warstwy natryskowej."**

#### **11. PISMO PODWYKONAWCY DO GENERALNEGO REALIZATORA /26 sierpnia 1996 r./ - dotyczące przyczyn uszkodzeń nawierzchni asfaltowej na moście:**

"1) Płyta pomostu cechuje się dużą wiotkością w stosunku do przyjętej konstrukcji nawierzchni asfaltowej. /.../ 2) Zastosowano nieskuteczne odwodnienie nawierzchni i powierzchni izolacji. **Antykorozyjne zabezpieczenie płyty pomostu:** Błędnie zaprojektowane mycie zabezpieczenia farbą FRIAZINC R powierzchni pomostu gorącą wodą o temp. 90°C. Wg producenta farby powłoka malarska odporna jest na temperaturę do 50°C w atmosferze wilgotnej. **Izolacja:** /.../ Carbitex L1p - przyjęto w wytycznych zbyt duże zużycie masy na 1 m<sup>2</sup>. **Nawierzchnia:** 1) Niekorzystne przyjęcie warstwy wiążącej o strukturze częściowo zamkniętej. Powinna ona być wykonana jako warstwa wiążąca o strukturze zamkniętej. 2) Niekorzystne przyjęcie składników nawierzchni jako gruboziarnistej a nie średnioziarnistej. 3) Niekorzystne zastosowanie asfaltu modyfikowanego ze Zduńskiej Woli /zła jego jakość w stosunku do wymagań norm/. 4) Niekorzystne zastosowanie asfaltu ze względu na bardzo małą adhezję do kruszywa. 5) Zaprojektowanie mieszanki o zbyt dużej sztywności w stosunku do sztywności płyty ortotropowej. W innych krajach stosuje się na płytach ortotropowych nawierzchnie z asfaltów lanych."

#### **12. STANOWISKO RESORTU TRANSPORTU I GDPP**

**12.1. "Sprawozdanie Komisji powołanej przez Ministra TiGM do ustalenia przyczyn zniszczenia nawierzchni na moście przez rzekę Wisłę w Płocku" /30 września 1996 r./:**

"Izolacja jest przyczyną zniszczenia nawierzchni na moście, niezależnie od kwestii w jakim stopniu wpływały na to: a/ słusność wyboru typu izolacji dla tego mostu /i tym samym wyboru wykonawcy/, b/ niewłaściwie założona technologia, c/ błędy realizacyjne, d/ złe warunki atmosferyczne itp. /.../ Według oświadczenia Prezesa wykonawcy izolacji - oldofloor został zastosowany po raz pierwszy w Polsce jako izolacja stalowej płyty ortotropowej na moście przez rzekę Wisłę w Płocku. Według Prezesa /.../ również we Włoszech nie stosowano tego typu izolacji na mostach stalowych."

## **12.2. Pismo GDDP do dyrektorów WDDM-ów z dnia 8 grudnia 1996 r.:**

"W związku z zarejestrowanymi przypadkami zniszczeń nawierzchni na mostach i wiaduktach, na których zastosowano izolacje natryskowe /system hydroizolacji/, prosimy Panów Dyrektorów o przestrzeganie niżej podanych zasad:

1/ Stosowanie izolacji natryskowych możliwe jest pod warunkiem przedstawienia Inwestorowi aktualnie ważnego dokumentu dopuszczającego je do obrotu i stosowania - aprobaty techniczna, wydanego w trybie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - PRAWO BUDOWLANE /Dz.U. Nr 89, poz. 414/;

2/ Wykonanie robót izolacyjnych w systemie natryskowym powinno odbywać się pod szczególnym nadzorem producenta izolacji lub jednostki posiadającej certyfikat, potwierdzający odpowiednie kwalifikacje jednostki, która wydała aprobatę".

## **13. STANOWISKO PRZEWODNICZĄCEGO SEKCJI SYSTEMOWYCH METOD ZARZĄDZANIA TNP**

Wykonywanie robót podstawowych skomplikowanej modernizacji i remontu mostu, odbyło się w warunkach niedopracowanej fazy programowania i planowania, nieprecyzyjnie spisanych umów, zbyt późno opracowanej przez Generalnego Realizatora dokumentacji technicznej i organizacyjno-technologicznej, zwiększonego zakresu robót rozbiórkowo-remontowych w stosunku do zakładanego, deficytu środków finansowych /pożyczki bankowe/, niesprzyjających warunków atmosferycznych /zbyt duże upały/, zbyt częstych zmian kadrowych po stronie inwestorskiej, lekceważeniem ustaleń wynikających z umów oraz z prawa budowlanego i Wytycznych GDDP.

Należy stwierdzić, że główną przyczyną popełnionych błędów w fazie projektowania oraz w sterowaniu produkcją budowlano-montażową i remontową było lekceważenie przez Generalnego Realizatora i jego podwykonawców problematyki organizacyjno-ekonomicznej i planistyczno-harmonogramowej. Opóźnienia fazy projektowej spowodowały poważne opóźnienia fazy realizacyjnej, i niewiele brakowało, a most nie zostałby oddany nawet do próbnej eksploatacji w końcu w 1994 r (przewidywane straty społeczne ponad 1 bilion st. zł).

Bezkrzytycznie przyjęta, przez projektantów na zlecenie Generalnego Realizatora technologia dwuskładnikowej włoskiej hydroizolacji natryskowej z "oldoflooru" w powiązaniu ze sztywnym betonem asfaltowym modyfikowanym, na wiotkiej płycie stalowej, spowodowała kruszenie się jezdni w okresie pięcioletniej ręką

/gwarancji/, co jest główną przyczyną skandalicznego konfliktu pomiędzy Inwestorem a Wykonawcą.

W aspekcie pisma GDDP do dyrektorów WDDM-ów z dnia 8 grudnia 1996 r. /pkt 13.2/ należy zwrócić uwagę, że w/w zalecenia zostały w pełni zrealizowane przez Inwestora w 1994 r. tj. z dwuletnim wyprzedzeniem:

1/ zastosowano izolację natryskową oldofloor na podstawie aktualnie ważnego dokumentu dopuszczającego ją przez IBDiM do obrotu i stosowania, opracowanego przez pracowników naukowych tego resortowego Instytutu do stosowania na stalowej płycie ortotropowej, stosowaną we Włoszech tylko na płytach żelbetonowych, a następnie ją eksperymentalnie zaprojektowano dla płockiego mostu przez ten sam zespół. Ówczesne tymczasowe świadectwo dopuszczenia zastępowało obecną aprobatę techniczną;

2/ wykonywanie natryskowych robót izolacyjnych odbywało się pod nadzorem jednostki, która nie tylko wówczas posiadała ówczesny "certyfikat", lecz także wystąpiła do IBDiM o tymczasowe świadectwo dopuszczenia oldoflooru, otrzymała je oraz specjalizowała się w tych robotach na rynku krajowym, przy czym roboty wykonywała i częściowo projektowała na zlecenie Generalnego Realizatora.

W tej sytuacji trudno zrozumieć logikę argumentacji, gdy za błędy techniczne projektowe i realizacyjne związane z włoską hydroizolacją, według części warszawskiego i płockiego środowiska budowlanego i inwestycyjnego, próbuje obciążać się odpowiedzialnością Inwestora, zamiast Generalnego Realizatora. A ten ostatni zamiast procesować się ze swoimi projektantami i podwykonawcami, procesuje w sprawie cywilnej się z Zamawiającym.

Podstawowym błędem Zamawiającego /WDDM-u/ była faza końcowa odbiorowo-rozliczeniowa, gdy dla Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu, bez asekuracji, zrealizowano pełne wypłaty oraz wstrzymano rozpoczętą ekspertyzę przeodbiorową.

Elementem charakterystycznym remontu płockiego mostu była skandaliczna faza poprzedzająca odbiór gwarancyjny tj. faza ręką, gdy Generalny Realizator, pomimo ustaleń umownych, wycofał się z zobowiązań, nie licząc się ze skutkami prawnymi i "negatywnym marketingiem".

## **14. STANOWISKO CZŁONKA TOWARZYSTWA KONSULTANTÓW POLSKICH**

W omawianej dyskusji na Seminarium szczególnie zdecydowane stanowisko zaprezentował mgr inż. Kazimierz Kokoszczyński - szef płockiej firmy "CONCRET", członek Koła Inżynierów Doradców i Inżynierów Rzeczoznawców Towarzystwa Konsultantów Polskich.

*"Teraz wszyscy skaczą sobie do gardeł, a pies pogrzebany jest w systemie. Reszta jest jedynie skutkiem popełnionych błędów. W Polsce powinniśmy się nauczyć, że faza przygotowania inwestycji powinna trwać dłużej, bowiem wymaga precyzyjnego sporządzenia dokumentacji, należytego przeprowadzenia przetargów, podpisania odpowiednio sprecyzowanych umów oraz zabezpieczenia pieniędzy na finansowanie inwestycji. /.../ Urzędnicy są po to, aby zdobywali pieniądze, a nie po to by koordynować technicznie tak*



skomplikowane inwestycje. /.../ Wzory postępowania w przygotowaniu i prowadzeniu procesu inwestycyjnego zgodnie z międzynarodowymi procedurami FIDIC są ogólnie znane i dostępne. To na ich podstawie GDDP na początku lat 90. opracowała własne procedury, które przekazała do urzędów wojewódzkich jako Wytyczne do stosowania. Dlaczego ich nie zastosowano? Dlaczego nie reagowały GDDP i ministerstwo transportu, które przekazało pieniądze na remont mostu? To oni jako dysponenti finansowi powinni pilnować całego procesu inwestycyjnego i kontrolować, aby przekazane przez nich pieniądze były wydawane według ustalonych zasad. Dlaczego tego nie uczynili? Widać tak było wygodniej komuś, by w razie wpadki zgonić winę na tych na dole! Alamy na płockim moście podniesiono dopiero, gdy okazało się, że nawierzchnia pęka i tworzą się wyrwy, a żadna ze stron procesu inwestycyjnego nie chce wziąć na swe barki odpowiedzialności za powstające usterki. Do zbadania przyczyn zaistniałej sytuacji minister transportu powołał specjalną komisję, której stwierdzenia, zdaniem fachowców, niewiele wniosły do sprawy. Jeżeli członkowie komisji czuli się niekompetentni to powinni zrezygnować z pracy w komisji. Jeżeli się zadania podjęli, to powinni wskazać winnych zle wykonanej roboty. Cóż to za komisja ministerialna, która sama przyznaje, że nie potrafi znaleźć winnych zaistniałej sytuacji? Ekspertów są po to, aby stwierdzić przyczyny zła wykonanego zadania. Ale tu chodzi o jedną wielką siłwę drogową, w której liczą się jedynie układy, układziki i naciski. Widać w rozwikłaniu tego problemu potrzeba niezależnych ekspertów, najlepiej z zagranicy. Wtedy zapewne byśmy się dowiedzieli, kto jest na prawdę winien."

## **15. POLEMIKA ZAMAWIAJĄCEGO ZE STANOWISKIEM WYKONAWCY**

Obiektywna analiza dokumentów inwestycyjnych przez obecne kierownictwo WDDM wykazuje, że Zamawiający jako Płatnik nie zatrudniając pracowników odpowiedzialnych według prawa budowlanego tj. projektantów, weryfikatorów dokumentacji, kierowników budów, specjalistów ds. jakości i inspektorów nadzoru, nie może ponosić odpowiedzialności za działalność Spółek, które podjęły się: jedna - funkcji generalnego realizatora inwestycji tj. projektowania i wykonawstwa oraz druga - nadzoru inwestycyjnego w fazie projektowania, realizacji i odbioru.

Zdaniem WDDM postępowanie Generalnego Realizatora i jego warszawskich podwykonawców /projektantów i firmy specjalistyczne/ jest nie tylko niezgodne z podstawowymi zasadami gospodarki rynkowej, ale szczególnie naganne etycznie i nie powinno się opłacać, jeżeli podążamy do kapitalizmu w wersji zachodnioeuropejskiej, a nie południowoamerykańskiej. Przeciwnie gdyby Generalnemu Realizatorowi nie anulowano kilkadziesiąt miliardów st. zł za nieterminowość i złą jakość, to dawno nie byłoby problemu. Przedstawiciele Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu przekonywali Zamawiającego, że powstałe przy układaniu oldoflooru usterki - to wady nietrwałe /nie-limitujące odbior/, stąd nie tylko należy kontynuować roboty, ale również przeprowadzić szybko odbiór końcowy i rozliczyć inwestycję finansowo jeszcze w 1994 r.

Właściwym działaniem ówczesnej dyrekcji WDDM /4 lipca 1994 - 1 marca 1995/ tej Dyrekcji WDDM była

próba wymuszenia na Wykonawcy opracowania prawidłowej dokumentacji powykonawczej i odbiorowej oraz rozliczeń finansowych przed odbiorem końcowym. Gdy nie uzyskano odpowiedniej jakości w/w dokumentów od Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu wstrzymano procedury odbiorowe, wstrzymano wypłaty dla w/w firm i zlecono 9 lutego 1995 r. do IBDiM ekspertyzę przed-odbiorową - na określenie rzeczywistej jakości nawierzchni jezdni mostu tj. zabezpieczenia antykorozyjnego stalowej płyty ortotropowej, hydroizolacji, warstw szparynych i warstw z betonu asfaltowego /czy powstały wady trwałe/.

Działania te i wiele innych mające na celu zdyscyplinowanie wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego dla minimalizacji ewentualnych strat, okazały się niestety częściowo spóźnione i w wyniku braku czasu nie zapobiegły wszystkim błędom projektowym, technologicznym i realizacyjnym, jednakże wykazały umiejętność przewidywania skutków złej pracy Wykonawcy. Należy przy tym podkreślić, że o wszystkim informowano pisemnie i o czasie jednostki nadrzędne, w tym Wojewodę i Generalną Dyrekcję Dróg Publicznych.

Straty obecne, jakie ponosi Inwestor, wynikają z postawy dyrektora WDDM zarządzającego firmą w okresie od 2 marca 1995 r. do 10 sierpnia 1996 r., który realizował zbyt "tolerancyjną" politykę inwestycyjną w stosunku do Wykonawcy i spowodował obecną sytuację, katastrofalną dla miasta i województwa.

Wycofanie ekspertyzy technicznej zleconej przez poprzednika do IBDiM, przedwczesne wypłaty /łącznie z kaucją gwarancyjną/ dla Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu - przed zakończeniem odbioru końcowego, przesunięcie o prawie rok terminu końcowego /czyli anulowanie kilkadziesiąt mld st. zł/ itp. - są to kolejne kroki ustępstw tego dyrektora WDDM w stosunku do Wykonawcy.

Niestety Wykonawca okazał się wyjątkowo niesolidny w realizacji swoich umownych zobowiązań w stosunku do Zamawiającego, m.in. najpierw przy odbiorze końcowym wydłużył okres rękojmi z trzech do pięciu lat, a następnie po pół roku zupełnie wycofał się z usuwania usterek, a ponowne wykonanie izolacji i nawierzchni uzależnił od współfinansowania przez Zamawiającego w 50% /czyli przez płockich podatników/. Gdyby protokół odbioru końcowego nie był przez omawianego dyrektora WDDM zatwierdzony - 14 maja 1996 r. /w okresie widocznych wad trwałych nawierzchni jezdni mostu/, wówczas Generalny Realizator byłby dla WDDM i Wojewody dłużnikiem na koniec 1997 r. rzędu 100 mld st. zł /kary umowne/.

Za błędy projektantów, kierowników budów specjalistów ds. jakości oraz ich szefów, jeżeli nie stworzyli wymienionych właściwych warunków pracy, nie może odpowiadać Zamawiający. Nie ma znaczenia czy pracownicy wykonujący samodzielne funkcje techniczne w budownictwie byli pracownikami Wykonawcy, czy firm podwykonawczych, czy nawet instytucji podległych Ministrowi Transportu.

## **16. PROCEDURY FIDIC A ETYKA ZAWODOWA UCZESTNIKÓW PROCESU INWESTYCYJNEGO**

Pierwszym w Płocku i niestety nieudanym przykładem

zarządzania procesem inwestycyjnym według procedur międzynarodowych FIDIC jest przebudowa i kompleksowy remont mostu na Wiśle w Płocku, zrealizowany nieterminowo i źle jakościowo pod nadzorem inwestycyjnym Inżyniera Kontraktu jako przedstawiciela WDDM, Wojewody i GDDP.

Szczególnie nagannym elementem konfliktu pomiędzy szeroko pojętym Inwestorem a Generalnym Realizatorem i jego podwykonawczymi firmami projektowymi i realizacyjnymi była postawa Inżyniera Kontraktu, który przyjął postawę niezgodną z wymogami etyki zawodowej, wymaganej przez FIDIC i etyczny kodeks inżyniera według NOT/PZITB. Zamiast reprezentować przede wszystkim interesy Inwestora Bezpośredniego /płatnika/, wielokrotnie działał ustnie i pisemnie na korzyść Wykonawcy.

Rezygnacja Wykonawcy z realizacji ustaleń wynikających z rękojmi i tworzenie atmosfery współpracy z fazą projektowania i wykonawstwa przez Zamawiającego /WDDM/ jest manipulacją, przy czym powoduje niezdrową sytuację w Płocku oraz "polowanie na czarownicę", a tym samym stanowią próbę obrony rzeczywistych winnych zaistniałych zdarzeń.

W związku z toczącymi się sprawami sądowymi karnymi przeciwko pracownikom Inwestora oraz sprawą cywilną pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, jak również w celu odpolitycznienia konfliktu pomiędzy szeroko pojętym Inwestorem a Generalnym Realizatorem Inwestycji, grupującym liczące się w kraju biura projektów i firmy mostowo-drogowe - wskazane byłoby uzyskanie obiektywnej stosunkowo szybkiej ekspertyzy organizacyjno-prawnej odnośnie błędów powstałych w trakcie tego procesu inwestycyjno-remontowego i w kolejnych jego fazach, dla potrzeb nowego Ministra Transportu oraz nowego Wojewody Płockiego. Jest to niezbędne dla zdobycia środków finansowych ze szczebla centralnego na ponowne wykonanie nawierzchni jezdni mostu.

Należy przypomnieć, że ta inwestycja remontowa odbywała się pod patronatem byłego premiera Waldemara Pawlaka oraz byłego ministra transportu Bogusława Liberadzkiego, na których polecenie o tematach strategicznych budowy decydowała Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, która m.in. ustaliła dyrektywnie:

1/ wielkość środków finansowych w rozbiciu na poszczególne lata,

2/ okres realizacji robót podstawowych - w cyklu jednorocznym wraz z montażem tymczasowego mostu objazdowego na niskich podporach /na okres jednego sezonu do nastania zimy/,

3/ sposób zarządzania procesem inwestycyjnym tj. według WYTYCZ- NYCH GDDP pt. "Ogólne Warunki Kontraktu" /polska wersja procedur inwestycyjnych FIDIC/,

4/ nadzór nad stroną techniczną projektu i realizacji przez inżyniera i inspektorów nadzoru Biura Inżyniera Kontraktu, nadzorowanych przez służby techniczne GDDP /przede wszystkim w aspekcie rozwiązań dokumentacyjnych - zgodnie z porozumieniem pomiędzy GDDP i Wojewodą z marca 1994 r./,

5/ wymóg przekazywania do GDDP cyklicznych meldunków comiesięcznych przez Inżyniera Kontraktu /dotatkowo WDDM w Płocku przesyłała szczegółowe pro-

tokóły z cotygodniowych inwestorskich narad koordynacyjnych - w celu uzyskania ewentualnej pomocy w przypadku zaistnienia błędnych decyzji Wykonawcy i Inżyniera Kontraktu/.

Obecna postawa Inżyniera Kontraktu wydaje się bardzo dwuznaczna, tym bardziej, że w wyniku jego inspiracji wymuszono na Zamawiającym odbiór końcowy, motywując wydłużeniem okresu gwarancyjnego z trzech do pięciu lat, a następnie pozostawiono Inwestora bezpośredniego z mostem posiadającym poważne wady trwale nawierzchni jezdni. Należy przypomnieć, że inżynier i inspektorzy nadzoru Inżyniera Kontraktu nie oprotowali, a wręcz zaakceptowali, eksperymentalną dokumentację Generalnego Realizatora i jego projektantów dotyczącą nawierzchni jezdni mostu /hydroizolację z oldoflooru i beton asfaltowy modyfikowany/ na jedynym w Płocku moście i jednym z dłuższych w kraju.

W efekcie doradztwa Inżyniera Kontraktu, a wbrew ustaleniom dyrekcji WDDM zarządzającej tą jednostką inwestycyjno-drogową w okresie od 4 lipca 1994 r. do 1 marca 1995 r. oraz pisemnym poleceniom Wydziału Rozwoju Gospodarczego UW w Płocku, organu merytorycznie nadzorującego WDDM w imieniu Wojewody, anulowano dla Wykonawcy kary umowne za niedotrzymanie terminu umownego, aneksem do umowy przesunięto o 10 miesięcy termin końcowy remontu, wycofano zlecenie z IBDiM dotyczące ekspertyzy jakości w/w nawierzchni, zrealizowano wszystkie wypłaty, co w efekcie spowodowało utratę skutecznych działań restrykcyjnych Inwestora w stosunku do nieuczciwego partnera. W końcowej fazie procesu inwestycyjnego Biuro Inżyniera Kontraktu wręcz wycofało się ze współpracy z Zamawiającym, pozostawiając inwestycję nierozliczoną rzeczowo i finansowo.

## **17. WARSZAWSKI EKSPERYMENT NA PŁOCKIM MOŚCIE**

Lista błędów inwestycyjnych wynikających z projektu i wykonawstwa eksperymentalnej hydroizolacji i nawierzchni asfaltowej jest długa i dotyczy nie tylko liczących się firm i instytutów, lecz również, a może przede wszystkim, indywidualnych pracowników tych jednostek, którzy zamiast wycofać się ze źle przyjętej strategii kontynuują błędną postawę i źle doradzają jednostkom administracji rządowej szczebla wojewódzkiego i resortu transportu, co wydłuża procedurę podjęcia właściwych decyzji i w efekcie wywołuje nadmierne niszczenie konstrukcji płockiego mostu.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że resortowy Instytut zapoczątkował tę listę, gdy opracował "Tymczasowe świadectwo dopuszczenia do stosowania w budownictwie mostowym Nr 229/93 Poliuretanowy materiał hydroizolacyjny oldofloor", przy czym poszerzył jego zastosowanie w stosunku do włoskich rozwiązań o stalowe płyty ortotropowe. Następnie Instytut jako organ dopuszczający na rynek krajowy nowe materiały i technologie w drogownictwie i mostownictwie, nie zareagował w roli nadzoru budowlano-drogowego w stosunku do warszawskiego Podwykonawcy hydroizolacji, gdy ten nie przestrzegał wymogów technologicznych w trakcie realizacji.

Na bazie tego Świadectwa warszawscy projektanci

nieprawidłowo zaprojektowali dokumentację technologiczną nawierzchni jezdni mostu, a ponadto nie zrealizowali swoich zobowiązań umownych w stosunku do Generalnego Realizatora w ramach nadzoru autorskiego i w ramach współpracy z warszawskim nadzorem inwestycyjnym. W efekcie powyższego można stwierdzić, że projektowaniem, realizacją i nadzorem inwestycyjnym nawierzchni jezdni mostu, a szczególnie wykonaniem hydroizolacji, zajmowały się przede wszystkim wysoko cenione w kraju warszawskie jednostki drogowo-mostowe.

Jednakże dla opinii publicznej i dla organów sprawiedliwości próbuje się zaprezentować stanowisko, że całą winę ponosi płockie środowisko inwestycyjne związane z WDDM-em i Urzędem Wojewódzkim. Generalny Realizator, w wyniku bezspornych własnych błędów projektowych oraz wykonawczych technicznych i organizacyjnych, względnie wskutek błędów swoich warszawskich podwykonawców, doprowadził praktycznie biorąc do nieprzejezdności jedynego w Płocku mostu, i zamiast szybko usunąć usterki lub pociągnąć do odpowiedzialności swoich podwykonawców oraz nie ryzykować publicznego konfliktu z Zamawiającym, przyjął politykę przeciwną tj. doprowadził do sprawy sądowej z WDDM i Wojewodą.

#### 18. PODSUMOWANIE

W gospodarce rynkowej, w której przestrzegane jest prawo, w tym również prawo budowlane, jednoznacznie określona jest odpowiedzialność pracowników pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie tj. projektantów, weryfikatorów dokumentacji, kierowników budów, specjalistów ds. jakości i inspektorów nadzoru. Odpowiedzialność natomiast poszczególnych

uczestników procesu inwestycyjnego tj. biur projektowych, generalnego wykonawcy, podwykonawców, wytwórców prefabrykatów, dostawców materiałów, inwestora zastępczego czy inwestora bezpośredniego /zamawiającego/, wynika przede wszystkim z jakości i precyzyjności zawartych umów.

W podsumowaniu należy stwierdzić, że przykład płockiego mostowego remontu wykazuje nagminne lekceważenie prawa, w tym również budowlanego, przez prawie wszystkich uczestników procesu inwestycyjnego. Równocześnie przedłużające się procedury prokuratorско-sądownicze i wynikające z nich ogromne straty społeczne nakazują potrzebę aktywnego włączenia się Towarzystwa Naukowego Inżynierii Procesów Budowlanych oraz Związek Mostowców R.P. w problematykę organizacyjno-prawną inwestycji.

Te jednostki naukowe grupujące naukowców z uczelni technicznych, ekonomicznych i prawniczych oraz praktyków po stronie inwestorów, wykonawców, projektantów i producentów, specjalizujących się w zarządzaniu procesem inwestycyjnym i produkcją budowlano-montażową, w tym również w drogownictwie i mostownictwie - są najważniejszymi organizacjami dla wypracowania w tym względzie optymalnych rozwiązań teoretycznych i praktycznych.

Doświadczenie tej inwestycji modernizacyjno-rentowej, jak również innych w Płocku i w kraju, wykazują zbyt teoretyczne i uproszczone podejście środowiska prawniczego do skomplikowanych procesów inwestycyjnych, gdy czasami nie ma dobrych rozwiązań i trzeba wybierać takie, które minimalizują ewentualne straty.

#### BIBLIOGRAFIA

1. Woźniak H., *Dwa zarzuty*. Płock. Śledztwo w sprawie mostu, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 26 III.
2. Buraczyński B., *Włoski asfalt nie wytrzymał polskiej aury. Karygodny remont*, SZTANDAR MŁODYCH 1997 z 14 IV.
3. Serafimowicz W., Lamparski H., *Kto odpowiada za remont mostu*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 18 IV.
4. Łakoma A., Woźniak H., *Mostowe niewiadome. Płock. Co dalej z remontem*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 18 IV.
5. Greg, *Most w sądzie. Spór o koszty naprawy*, TYGODNIK PŁOCKI 1997, nr 16 z 22 IV.
6. H. W[oźniak], *Kiedy remont?*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 16 V.
7. Woźniak H., *INWESTOR NASZ PAN. Rozmowa z dyrektorem Płockiego Przedsiębiorstwa Robót Mostowych MOSTY Jerzym Lewandowskim*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 14 VI.
8. Grąbczewska D., *Mostowa sitwa*, NOWY TYGODNIK PŁOCKI 1997, nr 25 z 22 VI.
9. Serafimowicz W., *Rozbój budowlany na moście. POLEMKA*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 3 VII.
10. Markuszewski S., *Inwestor nasz pan. POLEMKA*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 22 VII.
11. Zalewska K., *Trwa spór między WDDM a MOSTAMI o finansowanie remontu mostu. NIESZCZĘCIE EKSPERY-*
12. Woźniak H., *Będzie proces. Płock. Oskarżeni za remont mostu*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 31 X.
13. Serafimowicz W., *Manipulacja mostowa*, GAZETA NA MAZOWSZU, 1997 z 8 XI.
14. Wereszczaka R., *Odpowiedzą za partactwo*, SUPER EKSPRES, 1997 z 24 XI.
15. RW, *"Mosty" w sądzie. Płock. Kto zapłaci za dziury?*, GAZETA NA MAZOWSZU 1997 z 27 XI.
16. Sawicki W., *Sprawa wiślanego mostu w sądzie. PŁOCKA PRZEPRAWA Z PRZEPRAWĄ*, TRYBUNA 1997 z 1 XII.
17. (dag), Serafimowicz W., *Manipulacja mostowa?! LIST OTWARTY*, NOWY TYGODNIK PŁOCKI 1997, nr 49 z 7 XII.
18. Greg, *Płocki most. Przed wymianą nawierzchni*, TYGODNIK PŁOCKI 1997, nr 49 z 9 XII.
19. Grąbczewska D., *Płockie MOSTY pozwane przez WDDM. KIEDY REMONT?*, NOWY TYGODNIK PŁOCKI 1997, nr 25 z 14 XII.
20. Serafimowicz W., */POLEMKA/ Echa naszych publikacji. PŁOCKA PRZEPRAWA Z PRZEPRAWĄ*, TRYBUNA 1997 z 15 XII.
21. Serafimowicz W., *LIST OTWARTY*, KURIER NAZOWIECKI 1997, nr 47 z 10-16 XII.