

Poznań, dnia 22 czerwca 2017 r.



Polska Izba Inżynierów Budownictwa
Krajowa Rada
ul. Mazowiecka 6/8
00-048 Warszawa

L.dz. KLIR/01/06/17

Dotyczy: zakresu ubezpieczenia OC dla projektów organizacji ruchu drogowego.

Członkowie Izby Inżynierów Budownictwa są ubezpieczeni od odpowiedzialności cywilnej zgodnie z §2.1 Rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 11.12.2003r za szkody wyrządzone w następstwie działania lub zaniechania ubezpieczonego, w okresie trwania ochrony ubezpieczeniowej, w związku z wykonywaniem samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie w zakresie posiadanych uprawnień budowlanych.

Sporządzanie projektów organizacji ruchu nie wymaga posiadania uprawnień budowlanych. W związku z powyższym wykonywanie projektów organizacji ruchu nie jest objęte ubezpieczeniem.

Zgodnie z dodatkowymi postanowieniami Umowy Generalnej OC inżynierów z Ubezpieczycielem ochroną ubezpieczeniową objęte są także szkody wynikające z wykonywania projektów wykonawczych, techniczno - budowlanych oraz innych projektów zawierających obliczenia statyczne i wytrzymałościowe, analizy wytrzymałościowe i wybozeniowe, analizy konstrukcji wraz z koniecznymi opisami oraz dokumentacją rysunkową i kosztorysową. Niestety prace projektowe związane z projektowaniem organizacji ruchu nie zostały uwzględnione również w postanowieniach dodatkowych Umowy Generalnej OC inżynierów.

Zarząd KLIR jako reprezentant stowarzyszenia inżynierów ruchu **występuje do Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa aby ta poszerzyła zakres postanowień dodatkowych Umowy Generalnej OC inżynierów z Ubezpieczycielem o prace projektowe dotyczące organizacji ruchu i sygnalizacji świetlnej** gdyż do chwili obecnej, jako członkowie Izby Inżynierów Budownictwa płacimy składki członkowskie i składki na ubezpieczenie nie będąc faktycznie ubezpieczonym.

Kolejny raz powraca problem uprawnień w zakresie projektów inżynierii ruchu, który ma swe źródło w błędnej kwalifikacji projektu organizacji ruchu zarówno przez Izbę Inżynierów Budownictwa jak i przez firmę ubezpieczeniową, z którą Izba zawarła ubezpieczenie. Projekt organizacji ruchu stanowi najczęściej integralną część dokumentacji technicznej przebudowy lub budowy drogi, ale też budowy dojazdu do obiektu przy drodze. Może być również samodzielnym projektem, wykonanym w celu wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na drodze istniejącej. Przed zmianą prawa budowlanego stanowił integralną część projektu budowlanego i wtedy nie byłoby problemu. Obecnie zgodnie z obowiązującymi przepisami projekt organizacji ruchu nie jest obligatoryjnym składnikiem projektu budowlanego. Wyjątkiem jest projekt sygnalizacji świetlnej w zakresie lokalizacji urządzeń technicznych, których usytuowanie wymagają uzgodnienia, co jest niezbędne do uzyskania pozwolenia na budowę. „ Zgodnie z dodatkowymi postanowieniami Umowy Generalnej OC inżynierów z Ubezpieczycielem ochroną ubezpieczeniową objęte są także szkody wynikające z wykonywania **projektów wykonawczych, techniczno - budowlanych oraz innych projektów zawierających obliczenia statyczne i wytrzymałościowe, analizy wytrzymałościowe i wybozeniowe, analizy konstrukcji wraz z koniecznymi opisami oraz dokumentacją rysunkową i kosztorysową.** Niestety prace projektowe związane z projektowaniem organizacji ruchu nie zostały uwzględnione również w postanowieniach dodatkowych Umowy Generalnej OC inżynierów.”

Uważamy, że Polska Izba Inżynierów Budownictwa powinna przeprowadzić rozmowy z ubezpieczycielem i wyjaśnić czym jest i z czego się składa projekt organizacji ruchu, zwracając uwagę na fakt iż co raz częściej wymagany jest przez organy zarządzające drogami obowiązek wykonywania dla projektów organizacji ruchu,

audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd). Powoduje to konieczność opracowania projektów organizacji ruchu w stopniu pozwalającym na sprawdzenie prawidłowości przyjętych rozwiązań drogowych na każdym etapie przygotowania dokumentacji technicznej w tym wykonywania projektów wykonawczych, techniczno – budowlanych itp .


W związku z tym nie wiemy dlaczego ubezpieczyciel, podczas szkoleń, twierdzi, że prace projektowe związane z projektowaniem organizacji ruchu nie mogą zostać uwzględnione również w postanowieniach dodatkowych Umowy Generalnej OC inżynierów. Patrząc na problem z drugiej strony można postawić sobie pytanie „skoro, projekty organizacji ruchu są jedynymi projektami branżowymi dokumentacji technicznej, do wykonania których nie jest wymagane od osób je sporządzających posiadanie jakichkolwiek uprawnień czy odpowiedzialność za szkody ponosi projektant czy organ je zatwierdzający?”.

W nawiązaniu do powyższego KLIR już w 2013 roku zgłaszał „UWAGI W SPRAWIE PROJEKTU z dnia 14 grudnia 2012r.”:

- „Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem ”, (Wasz znak: TD-2wt-020(t. 10)-4/12 ESOD: 43733 z dnia 17 grudnia 2012 r.)
1. Dodany ust. 1a do §4 winien brzmieć: „**1a. Projekt stałej organizacji ruchu, o której mowa w ust. 2, stanowi element projektu budowlanego.**”
 2. W odniesieniu do zapisów proponowanych w ust.5 oraz 5a do §12 sugeruje się rozdzielenie zobowiązań kontrolnych spadających na zarządzającego ruchem i zarządcę drogi, gdzie ten pierwszy, przy zachowaniu wszelkich uprawnień nadzorczych, ma mieć obowiązki kontrolne w stosunku do stałych organizacji ruchu, podczas gdy ten drugi ma mieć obowiązki kontrolne w odniesieniu do czasowych organizacji ruchu.
 - *Cechą projektów czasowych organizacji ruchu jest krótkotrwałość ich obowiązywania, konieczność wprowadzania w nich na bieżąco korekt spowodowanych nieprzewidywalnymi sytuacjami np. zmianą - z różnych powodów - kolejności etapów realizacji przedsięwzięcia, oraz często występująca natychmiastowość wdrożenia takich zmian. Trudno sobie wyobrazić w takich przypadkach wykonywanie dla nich projektów w ramach prawa budowlanego.*
 - *Ciągła kontrola tymczasowych organizacji ruchu powinna być w gestii inżyniera budowy i/lub inspektora nadzoru. Organ zarządzający ruchem powinien być zobowiązany do uczestniczenia jedynie w momencie wdrożenia projektu oraz zakończenia jego obowiązywania (przejścia do kolejnego etapu lub przywrócenia stałej organizacji ruchu). Nawet najczęstsza kontrola czasowej organizacji ruchu nie jest w stanie w porę wychwycić nieprawidłowości z uwagi na dynamiczny charakter procesu realizacji i łatwość usuwania urządzeń organizacji i bezpieczeństwa ruchu, które w wielu przypadkach nie mogą być trwale zakotwiczone w gruncie. Innymi słowy przedstawiciel organu zarządzającego ruchem musiałby być wtedy przez cały czas na budowie.*
 3. W odniesieniu do zapisów proponowanych w rozporządzeniu zwracamy uwagę na konieczne zmiany konieczne do wprowadzenia w przepisach powiązanych, oraz na fakt, że zmiany te w żadnym razie nie mają charakteru zmian bez skutków finansowych, w przypadku dróg ruchu szybkiego wskaźnikowe koszty takich zmian szacowano w 2008 r. na 600 – 1000 euro/km rocznie.

Z poważaniem,

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu



Tomasz Borowski