

Szanowny Panie Ministrze,

Jako inżynier budownictwa pragnę zwrócić uwagę na szereg problemów wynikających z obecnych przepisów prawa budowlanego oraz aktów powiązanych, które w mojej ocenie nie odpowiadają realiom współczesnego rynku budowlanego. Poniżej przedstawiam zestawienie kwestii wymagających analizy i zmian legislacyjnych w celu poprawy bezpieczeństwa, jakości inwestycji oraz warunków pracy kadry technicznej.

1. Odpowiedzialność kierownika budowy za czyny pracowników

Obowiązujące przepisy (m.in. art. 22 i 24 Prawa budowlanego) nakładają na kierownika budowy odpowiedzialność za bezpieczeństwo na placu budowy, nie rozróżniając sytuacji, w których pracownik świadomie łamie przepisy BHP – np. przystępuje do pracy po spożyciu alkoholu lub odmawia stosowania środków ochrony indywidualnej. W praktyce kierownik nie ma realnych narzędzi, by całkowicie zapobiec takim zachowaniom. Prawo musi jasno rozgraniczać winę umyślną pracownika od zaniedbań organizacyjnych.

2. Zakres odpowiedzialności i uprawnień kierownika budowy

Kierownik budowy ponosi szeroką odpowiedzialność zawodową, cywilną i karną przy jednoczesnych ograniczonych możliwościach egzekwowania porządku i bezpieczeństwa na budowie. W praktyce często prowadzi kilka inwestycji równocześnie, mimo że przepisy prawa budowlanego zakładają jego stałą obecność na budowie. Powoduje to fikcję prawną – kierownik nie jest w stanie jednocześnie nadzorować wszystkich procesów, co negatywnie wpływa na bezpieczeństwo i jakość robót.

3. Czas pracy i zakres obowiązków kierownika budowy

Kierownik budowy, będący najczęściej pracownikiem etatowym, pozostaje w praktyce w pracy niemal przez całą dobę – w ciągu dnia nadzoruje roboty, a po godzinach odbiera telefony, raporty i zgłoszenia problemów. Taki system jest nielogiczny i szkodliwy zarówno dla zdrowia, jak i dla jakości nadzoru.

4. Finansowanie BHP

Kierownik budowy odpowiada za niewystarczający budżet na BHP, mimo że nie ma wpływu na jego wysokość. Odpowiedzialność powinna spoczywać na inwestorze lub pracodawcy, którzy ustalają środki finansowe. Kierownik może odpowiadać jedynie za ich właściwe wykorzystanie, a nie za sam fakt niedostatecznego finansowania.

5. Nadużycia w zakresie czasu pracy inżynierów budownictwa

Powszechne są umowy o pracę z zapisami o ryczałtowych nadgodzinach, co w praktyce pozbawia inżynierów wynagrodzenia za faktyczny czas pracy. Inżynierowie pracują najczęściej po 10 godzin dziennie, a w przypadku betonowań – znacznie dłużej, nierzadko do późnych godzin nocnych. Po zakończeniu takich prac są zobowiązani do ponownego stawienia się w pracy o godzinie 7 rano. To zjawisko wymaga uregulowania poprzez wypłacanie inżynierom uczciwej zapłaty za nadgodziny.

6. Wymagania przy uzyskiwaniu uprawnień budowlanych

Obecny wymiar praktyki zawodowej wymaganej do uzyskania uprawnień (Art. 14 prawa budowlanego) nie pozwala kandydatom zdobyć rzeczywistego doświadczenia. Należy wydłużyć okres praktyki wykonawczej i projektowej do kilku lat.

7. Funkcja inspektora nadzoru

Inspektor nadzoru inwestorskiego powinien być osobą o potwierdzonym doświadczeniu w kierowaniu budową. Obecnie brak takiego wymogu skutkuje przypadkami, w których funkcję tę pełnią osoby z niedostatecznym doświadczeniem zawodowym. Stanowisko inspektora powinno być prestiżowym etapem kariery zawodowej, zarezerwowanym dla osób z bogatym doświadczeniem praktycznym, gwarantujących wysoki poziom nadzoru i odpowiedzialności.

8. Relacja Generalny Wykonawca – Podwykonawca

Prawo budowlane nie precyzuje wystarczająco obowiązków stron w modelu złożonej realizacji inwestycji. Kierownik budowy odpowiada za działania wielu podmiotów, nad którymi nie ma realnej kontroli organizacyjnej ani umownej. Konieczne jest wprowadzenie przepisów określających granice odpowiedzialności między wykonawcami, np. przez obowiązek wyznaczania kierowników robót z ramienia każdego podwykonawcy i przypisanie im konkretnych zadań w dokumentacji budowy.

9. Przestarzałe przepisy BHP

W obowiązującym rozporządzeniu w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas robót budowlanych (Dz.U. 2003 nr 47 poz. 401) nadal znajdują się zapisy dotyczące technologii, które nie są już stosowane, np. dołów na wapno gaszone. Przepisy te powinny zostać zaktualizowane do obecnych technologii budowlanych, uwzględniając rzeczywiste zagrożenia – prace na wysokości, obsługę żurawi, transport prefabrykatów oraz stosowanie nowoczesnych materiałów.

10. Ujednolicenie dokumentacji projektowej

Podział na projekt budowlany i techniczny (Art. 34 prawa budowlanego) powoduje liczne nieporozumienia i wymusza wielokrotne opracowywanie tych samych elementów. Wprowadzenie jednego spójnego projektu, obejmującego zarówno część formalną, jak i wykonawczą, uprościłoby proces pozwoleń, zmniejszyło ryzyko błędów i usprawniło komunikację między uczestnikami procesu budowlanego.

11. Urbanistyka i dostępność budynków

Nadmierna gęstość zabudowy i brak terenów zielonych negatywnie wpływają na komfort mieszkańców i mikroklimat osiedli. Wskaźniki miejsc parkingowych są zbyt niskie w stosunku do liczby lokali, co generuje konflikty i problemy komunikacyjne. W obliczu starzenia się społeczeństwa należy również rozważyć wprowadzenie obowiązku montażu wind w budynkach dwukondygnacyjnych – przynajmniej w części klatek schodowych – w obiektach mieszkalnych i publicznych.

12. Odbiory rusztowań

Wymóg każdorazowego odbioru technicznego nawet najmniejszych podestów roboczych (Dz.U.2003.47.401)jest nadmierny i obciąża administracyjnie proces budowy. Małe rusztowania i podesty robocze są często przestawiane po kilkanaście razy dziennie, co czyni formalne odbiory każdej zmiany praktycznie niemożliwymi. Odbiory powinny dotyczyć konstrukcji przekraczających określoną wysokość lub stopień złożoności, natomiast drobne i tymczasowe konstrukcje mogłyby być objęte uproszczoną procedurą.

13. Wysokość barierek ochronnych przy drogach rowerowych

Obowiązujące minimalne wysokości barierek określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735) nie zapewniają wystarczającego bezpieczeństwa rowerzystom poruszającym się po ścieżkach przebiegających przez mosty i wiadukty. Standardowe barierki o wysokości ok. 1,1 m nie chronią rowerzysty, którego środek ciężkości i sylwetka znajdują się zazwyczaj powyżej górnej krawędzi bariery. W razie utraty równowagi ryzyko upadku z wysokości jest bardzo duże. Warto rozważyć podniesienie minimalnej wysokości do 1,3–1,4 m w takich lokalizacjach.

14. Ujednolicenie wysokości barierek w budownictwie

Różne akty prawne (m.in. rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dla budynków oraz przepisy BHP dotyczące rusztowań) definiują odmienne minimalne wysokości barierek ochronnych. Wprowadzenie jednolitego standardu na poziomie 1,1 m poprawiłoby spójność przepisów, ograniczyło błędy projektowe i ułatwiło egzekwowanie wymagań na budowach.

15. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego

Centralnym organem administracji rządowej w sprawach administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego może zostać osoba, która nie posiada uprawnień budowlanych. Osoba na tak kluczowym stanowisku musi posiadać wysokie kwalifikacje co powinny potwierdzać uprawnienia budowlane.

Podsumowanie

Wskazane problemy mają charakter systemowy i wymagają interwencji ustawodawczej. Uważam, że zainicjowanie prac nad nowelizacją Prawa budowlanego oraz powiązanych aktów wykonawczych jest niezbędne dla poprawy bezpieczeństwa, jakości realizacji oraz warunków pracy inżynierów budownictwa w Polsce.

Z poważaniem,

