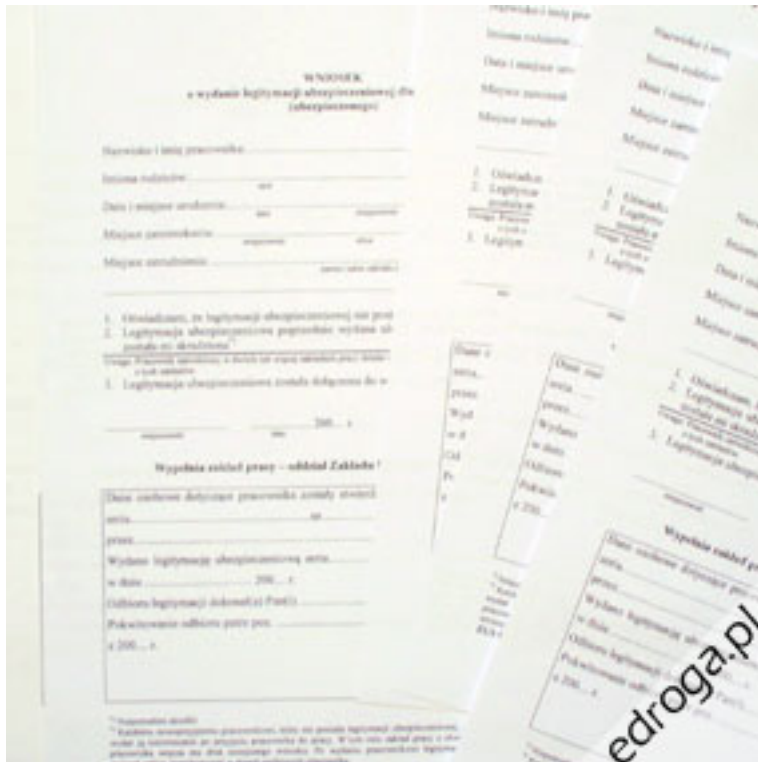


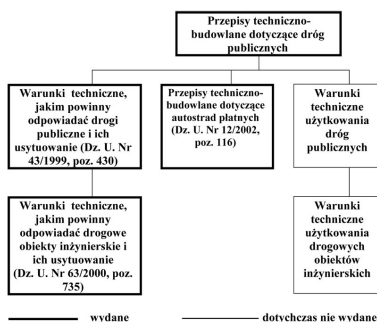
Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. I

Utworzono: poniedziałek, 05, październik 2009 08:25 Tadeusz Sandecki



Wydane w 1999 roku przepisy techniczno-budowlane wymagają szybkiej nowelizacji. Bo od ich wydania nie usuwano zauważonych błędów i wadliwych zapisów. Nie wprowadzano też nowych, sprawdzonych w praktyce rozwiązań.

Obowiązujące w drogownictwie przepisy techniczno-budowlane (rys.) nie są merytorycznie kompletne, a te, które zostały wydane nie były w ogóle aktualizowane.



W środowisku zawodowym drogowców, zarządców dróg oraz administracji wskazuje się na pilną potrzebę weryfikacji i aktualizacji rozporządzenia MTiGM z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 43, poz.430), zwanego dalej „Warunkami technicznymi”.

„Warunki techniczne” [1] wydane ponad 10 lat temu nie były ani weryfikowane ani aktualizowane, co więcej zgłaszane przez środowisko drogowców usterki, wadliwe zapisy, czy błędy nie były usuwane. Jakkolwiek w Komentarzu [2] zwrócono uwagę

na zauważone w „Warunkach technicznych” błędy oraz zapisy, które mogą być niejednoznacznie interpretowane, czy stanowią źródło konfliktów ze względu na formę uznaniową, a także wymagają uściślenia, ale przecież Komentarz wydano w 2002 roku. A z roku na rok buduje się w Polsce coraz więcej dróg i doświadczeń przybywa.

To w kompetencji Ministra Infrastruktury leży obowiązek monitorowania wydanych rozporządzeń dotyczących dróg publicznych. Nikt nie oczekuje, że Ministerstwo samo będzie w stanie wykonywać to zadanie. Właściwa realizacja tego zadania wymaga powołania Rady ds. Przepisów w Departamencie Dróg i Autostrad MI w skład, której powinni wejść przedstawiciele całego środowiska technicznego drogownictwa. Do zadań Rady powinno należeć:

- monitorowanie przepisów technicznych w drogownictwie,
- inicjowanie tworzenia nowych przepisów oraz nowelizacji i doskonalenia lub likwidacji obowiązujących,
- opiniowanie i uzgadnianie projektów przepisów i rekomendowanie Ministrowi,
- zlecanie prac Grupom Roboczym i nadzorowanie ich realizacji.

Rada ta powinna być powołana 10 lat temu, zaraz po wydaniu pierwszego z trzech obowiązujących przepisów technicznych. Wówczas przepisy byłyby systematycznie weryfikowane, aktualizowane i doskonalone, a co najważniejsze byłyby natychmiast usuwane zauważone błędy. Jeżeli przyjąć za Komisją Europejską, że straty w inwestycjach budowlanych, wynikające z nieodpowiedniego stanu technicznego obiektów oddawanych do użytku (usterki, awarie, katastrofy) wynoszą ok. 5% kosztów inwestycji, to łatwo można policzyć ile straciliśmy. Według szacunku GDDKiA wielkość strat spowodowanych przez błędne przepisy, normy, specyfikacje można w Polsce szacować na ok. 0,5 miliarda złotych rocznie. A opinia o niskiej jakości i trwałości budowanych dróg w Polsce nie jest tajemnicą. Dobre przepisy są podstawowym czynnikiem warunkującym dobrą jakość i trwałość oddawanych do użytkowania dróg. Widoczne to jest przy porównaniu naszych przepisów i dróg z niemieckimi.

„Warunki techniczne” są obowiązani stosować wszyscy uczestnicy procesu budowlanego, a więc inwestorzy, projektanci, inspektorzy nadzoru, kierownicy budów, a także organy administracji architektoniczno-budowlanej oraz inspekcja nadzoru budowlanego. Formalna kontrola przebiegu tego procesu zgodnie z „Warunkami technicznymi” odbywa się wielokrotnie. Pierwszy raz projektant musi zapewnić sprawdzenie projektu architektoniczno-budowlanego pod względem zgodności z przepisami przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności lub rzeczoznawcę. Drugi raz to zewnętrzna kontrola przez organ administracji architektoniczno-budowlanej przy uzyskiwaniu pozwolenia na budowę oraz przez inspekcję nadzoru budowlanego w czasie budowy i użytkowania drogi. Taka ochrona przebiegu procesu budowlanego ma na celu zapewnienie właściwego poziomu jakości dróg publicznych. Dlaczego więc efekt nie jest zadowalający?

Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. I

Utworzono: poniedziałek, 05, październik 2009 08:25 Tadeusz Sandecki

Poziom jakości dróg publicznych jest określony w pierwszej kolejności w „Warunkach technicznych”. To „Warunki techniczne” zawierają szczegółowe przepisy, które zapewniają spełnienie wymagań podstawowych, takich jak:

- bezpieczeństwo użytkowania,
- nośność i stateczność konstrukcji,
- bezpieczeństwo z uwagi na możliwość wystąpienia pożaru lub innego miejscowego zagrożenia,
- ochrona środowiska ze szczególnym uwzględnieniem ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami, zanieczyszczeniem powietrza, wody i gleb,

a także wymagań dodatkowych:

- odpowiednie warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem drogi publicznej,
- niezbędne warunki do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich.

Przytoczony zestaw obejmuje w całości wymagania określone w prawie budowlanym oraz w dyrektywie UE 89/106. Z uwagi na znaczne zróżnicowanie cech technicznych i użytkowych dróg (drogi zamiejskie i ulice od klasy A do D), zagospodarowania i ukształtowania terenu oraz zakresu wykonywanych robót budowlanych (od budowy nowej drogi do remontu istniejącej drogi, na który nałożono obowiązek uzyskania pozwolenia na budowę) zastosowano w „Warunkach technicznych” różne formuły wymagań.

dr hab. inż. Tadeusz Sandecki
profesor w Politechnice Warszawskiej
Transprojekt - Warszawa

Zagadnienie to było przedstawiane podczas II Ogólnopolskiej Konferencji Naukowo Technicznej „Projektowanie i zarządzanie drogami - zasady, dobre praktyki, efektywność”, SITK O/Kraków, 23-25 września 2009 r., Zakopane.

Literatura:

- [1] Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Dz. U. Nr 43/1999, poz.430.
- [2] Komentarz do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Część II: Zagadnienia techniczne. GDDKiA, Transprojekt-Warszawa, 2002.