



Na konferencji „Dialog się opłaca: od Białej Księgi Branży Drogowej do optymalizacji budowy dróg”, która odbyła się podczas Targów AUTOSTRADA-POLSKA w Kielcach, dr hab. inż. Janusz Rymsza, prof. IBDiM i przewodniczący grupy roboczej ds. techniki/ technologii, przedstawił wyniki prac tej grupy.

W toku prac stwierdzono między innymi, że należy urealnić terminy gwarancji i wprowadzić jeden, zamiast przedziału na poszczególne elementy infrastruktury. I tak: w przypadku ekranów akustycznych, zamiast przedziału 5-10, zaproponowano 5-letnią gwarancję, podobnie dla nawierzchni sztywnych, oznakowania pionowego, prefabrykatów betonowych, kładek dla pieszych, przejść podziemnych, przepustów i przejść dla zwierząt. Jedynie dla mostów, wiaduktów, estakad i tuneli, zaproponowano 10-letnią gwarancję w miejsce przedziału 5-10 lat. Postulowane jest także wprowadzenie różnych terminów gwarancji w zależności od tego, czy obiekt jest nowy, czy tylko remontowany.

- Jeżeli takie rozwiązanie zostanie przyjęte, to należałoby zmienić gwarancje jakości w dokumentach wzorcowych GDDKiA, a także należałoby przyjąć zasadę, że na drogach administrowanych przez samorządy te terminy nie byłyby większe - powiedział prof. Janusz Rymsza. - Problemów z gwarancjami jest jednak więcej. Są one np. bardzo różnie opisywane.

Profesor wspomniał też o pozostawianiu rezerwy terenu pod kolejne pasy ruchu, możliwym zmniejszeniu pasa dzielącego jezdnię, a także o bilansowaniu robót ziemnych.

- Należy też dążyć do większego wykorzystania lokalnych zasobów kruszyw - dodał Janusz Rymsza. - Przypuszczalnie wymaga to opracowania Krajowego Katalogu Kruszyw.

Drogowcy zdają sobie też sprawę, że trzeba w większym stopniu wykorzystywać możliwości jakie daje recykling, na zimno lub na gorąco - na razie, również ze względu na obowiązujące prawo, bardzo rzadko stosowany. W tym celu powinny powstać wytyczne stosowania recyklingu na drogach publicznych. Niezbędne będą też rozwiązania innowacyjne w drogownictwie, w tym Inteligentne Systemy

Transportowe.

- Należy wykorzystywać wagi preselekcyjne do dyscyplinowania przewoźników, którzy jeżdżą przeładowanymi ciężarówkami - podkreślił prof. Rymsza. - Żadna droga nie jest dostosowana do takich pojazdów.

Ponadto, przebudowy i remonty dróg powinny być planowane z wykorzystaniem wszystkich elementów diagnostyki nawierzchni, należy rozwiązać problem miejsc przeznaczonych na ręczny pobór opłat. Ważną sprawą jest też rzetelne rozpoznanie podłoża gruntowego przez rozpoczęciem konkretnych prac, a rozliczanie za wykonanie badań podłoża powinno mieć charakter obmiarowy, a nie ryczałtowy.

Zdaniem prof. Rymszy rozporządzenia nie powinny zawierać wiedzy technicznej, która bardzo szybko się zmienia i sprawia, że stają się one nieaktualne. Wymagania techniczne powinny znajdować się w dokumencie, który mógłby być systematycznie aktualizowany i nowelizowany. Napisania od nowa wymagają np., zagadnienia dotyczące betonu cementowego czy wytyczne projektowania geometrii dróg, w tym skrzyżowań i rond. Należy też opracować katalog gotowych projektów - elementów w infrastrukturze drogowej, które nie muszą być wymyślane za każdym razem od nowa. Konieczne jest wprowadzenie możliwości projektowania z wykorzystaniem technologii BIM.

- Trzeba opracować katalog gotowych projektów konstrukcji mostowych - dodał prof. Rymsza. - Należy też przedyskutować możliwość finansowania obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska z innych źródeł niż budowa infrastruktury drogowej, a także zaktualizować wytyczne dla wykonawców opracowań środowiskowych i organów ochrony środowiska.

Kolejna sprawa to katalog typowych przejść dla dzikich zwierząt i katalog gotowych projektów urządzeń ochrony środowiska, w tym projektów urządzeń ochrony przed hałasem.

- Mamy takie same wymagania dotyczące hałasu w Polsce i w Niemczech - wyjaśnił prof. Rymsza. - Tam ekranów prawie nie ma. Dlaczego? U nas chroni się otaczający teren, a w Niemczech budynki. Jeśli wybudowany budynek jest 100 metrów od drogi, to Niemcy sprawdzają hałas przy budynku, a my przy drodze. To jest inny świat. Przy takim podejściu wszystkie drogi powinno się budować z ekranami.

W wypadku nowej drogi, urządzenia ochrony przed hałasem należy stosować po jej wybudowaniu, w wyniku analizy porealizacyjnej. Ponadto, w ustawie o ochronie przyrody i o drogach publicznych należy wprowadzić zapisy uniemożliwiające pozostawienie drzew w skrajni drogowej.

IH

*(na podstawie informacji z konferencji „Dialog się opłaca: od Białej Księgi Branży Drogowej do optymalizacji budowy dróg”, która odbyła się 31 maja br. podczas Targów AUTOSTRADA-POLSKA w Kielcach)*