

Czy potrzebna jest zmiana przepisów techniczno-budowlanych?

Utworzono: wtorek, 23, kwiecień 2019 12:20



Jednym z powodów występowania niedoskonałych rozwiązań projektowych są niejasne sformułowania oraz braki w przepisach techniczno-budowlanych. Konsorcjum składające się z uczelni technicznych oraz firm projektowych skontrolowało losowo wybrane projekty oraz przygotowało badanie ankietowe, na które odpowiadali głównie zarządcy dróg samorządowych.

Wśród losowo wybranych projektów największe problemy sprawiało: zapewnienie bezpieczeństwa na drogach ekspresowych i autostradach przy dopuszczalnej prędkości 120 i 140 km/h (de facto 130 i 150 km/h ze względu na możliwości kontroli). Brak pojęć węzłów zespolonych, zintegrowanych, odległości między węzłami, wytyczne dotyczące oświetlenia czy barier, problem z odwodnieniem, do którego na nowo wybudowanych odcinkach natychmiast trzeba robić korekty.

- Jednym ze sposobów poprawy jakości projektowania jest doskonalenie przepisów techniczno-budowlanych – powiedział prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca z Politechniki Krakowskiej podczas konferencji NOVDROG w Szczawnicy. - Druga rzecz to przenoszenie dobrych praktyk.

Czy przepisy załatwią wszystko? Istnieje obawa, że zbyt sztywne przepisy nie będą zachęcały do wyboru najlepszych w danym przypadku rozwiązań, ale które wymagają pewnych odstępstw.

- Samo odstępstwo ma przecież negatywny wydźwięk – stwierdził prof. Gaca. - Ustalenia normatywne zwykle są tworzone w ten sposób, że zbierane są negatywne doświadczenia i... zakazywane są podobne. Występuje brak troski o aktualizację - wiele przepisów jest przestarzałych - oraz brak innowacji.

- Prawo budowlane mówi o tym, że obiekty należy budować nie tylko zgodnie z

Czy potrzebna jest zmiana przepisów techniczno-budowlanych?

Utworzono: wtorek, 23, kwiecień 2019 12:20

przepisami, ale także zasadami wiedzy technicznej – dodał prof. Stanisław Gaca. – Przykład? Nie ma wytycznych projektowania rond turbinowych, ale one powstają.

Jakie mają być nowe przepisy? W propozycji dla każdej klasy drogi będzie tylko jedna prędkość do projektowania, powiązana z oczekiwaniami użytkowników, rzeczywistą funkcją drogi, prędkością dopuszczalną. Promowane będzie bezpieczne otoczenie drogi, a nie tylko zastosowanie bariery.

- Blisko 18 proc. ofiar śmiertelnych na autostradach to konsekwencja uderzenia w barierę, czyli urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego – poinformował prof. Gaca.

Konsorcjum zaproponowało trzypoziomową strukturę przepisów z podziałem na część obligatoryjną i fakultatywną, otwarcie na dobre praktyki i innowacje, pomocniczą rolę wzorców i standardów. Ważna będzie łatwość aktualizowania tych przepisów i... rzetelna wiedza projektantów, którzy będą mieli większą swobodę w korzystaniu z rekomendowanych, ale nie obowiązkowych rozwiązań.

- Jeśli inżynier nie będzie posiadał tej wiedzy, będzie po prostu powielał efekt typowych rozwiązań – wyjaśnił prof. Gaca. – Ale wtedy nigdy nie sięgnie po rozwiązanie innowacyjne.

Poziom trzeci w strukturze przepisów to będzie prawo miejscowe, lokalne.

Obecnie aktualizowane są przepisy dotyczące skrzyżowań, węzłów, dróg dla pieszych i rowerów, wytyczne utrzymania ulic, katalog nawierzchni specjalnych. Powstaną one do lutego 2020.

Ministerstwo ma w planie opracowanie całej serii materiałów do projektowania, rozumianych jako wzorce i standardy, czyli nieobligatoryjnych.

- To zmiana filozofii, rewolucja, której szansą są studenci – podsumował prof. Gaca. – Oni mogą zrozumieć to podejście, ponieważ wiem, że w grupie starszych projektantów jest nie do pojęcia, że znikną pewne wymagania, a będzie coś co mogą, ale nie muszą wykorzystać do szukania nowych rozwiązań.

IH

(na podstawie informacji z konferencji NOVDRÓG, która odbyła się w marcu w Szczawnicy)