Niedoskonałości procesu tworzenia dokumentów aplikacyjnych do PN-EN

Utworzono: środa, 08, grudzień 2010 08:22 Agnieszka Serbeńska



Dlaczego mamy takie trudności z opracowaniami Norm Europejskich? Kto jest właścicielem krajowych dokumentów aplikacyjnych (dalej „KDA”)? Czy jest nim branża je stosująca? Kto ma zarządzać procesem tworzenia KDA, akceptować i kierować te dokumenty do stosowania? A kto wnosić zastrzeżenia wskazując, że muszą zostać poprawione? I wreszcie: kto ma prawo zmieniać zapisy takiego dokumentu? To są pytania, jakie zadał dr inż. Krzysztof Błażejowski z ORLEN Asfalt Sp. z o.o. podczas XXIII Seminarium Technicznego Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych „Wymagania techniczne w teorii i praktyce cdn.” (Jachranka k/ Warszawy, 27-29 października 2010 r.).

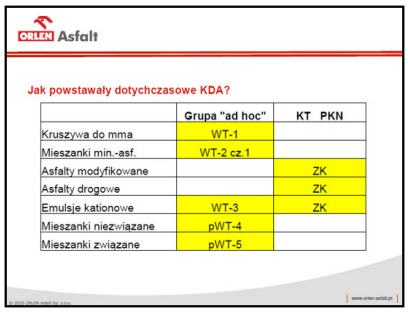
O opracowaniach i wdrożeniach norm PN-EN dyskutuje się już od 2003 roku. Jednak nadal proces ten stanowi szczególny problem polskiego drogownictwa, mało tego pojawiają się w nim kolejne wyzwania. Dlatego pytania odnoszące się do implementacji unijnych przepisów technicznych są nadal aktualne i tym istotniejsze, że trwa realizacja rządowego programu budowy dróg, na który wydatkowane są miliardy złotych. Profesjonalny system tworzenia przepisów normowych (wymagań technicznych) jest więc bardzo potrzebny.

Trzy lata temu, w 2007 r., Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych przygotowało projekt systemu przepisów technicznych (patrz w edroga.pl: Koncepcja systemu przepisów technicznych w drogownictwie http://edroga.pl/prawo/przepisy-techniczne/721-koncepcja-systemu-przepisow-technicznych-w-drogownictwie-cz-i), a w nim powierzyło troskę o ich właściwe tworzenie całej branży drogowej - uczestnikom przygotowania i wykonania projektów drogowych, administracji drogowej i uczelniom technicznym. - To nie jest przecież wyłączny problem inwestora, który ponosi odpowiedzialność finansową i merytoryczną za inwestycję. Odpowiedzialność spoczywa też na wykonawcy, który daje gwarancję na

Phoca PDF

zrealizowane zadanie i projektancie, który je wcześniej opracował. W projekcie systemu przepisów technicznych zaproponowano więc powołanie specjalnej rady ds. przepisów technicznych przy Ministrze Infrastruktury, w której działaliby przedstawiciele wszystkich stron. Przecież nikt nie ma monopolu na wiedzę, ani inwestor ani wykonawca, również nie ma jej środowisko naukowców. Wiedza drogowa jest sumą doświadczeń wszystkich „graczy” na rynku drogowym – podkreśla Krzysztof Błażejowski.

Jak przy każdym nowym działaniu, pierwsze próby obarczone są największym ryzykiem popełnienia błędów. W różnej formie opracowano do tej pory 7 KDA, co pozwala na wyciągnięcie pierwszych wniosków.



Do tej pory krajowe dokumenty aplikacyjne powstawały w Polsce dwoma odrębnymi, niezależnymi torami: pierwszy to grupy powoływane „ad hoc” (na daną okazję), druga to komitety techniczne Polskiego Komitetu Normalizacyjnego. Drugie rozwiązanie najczęściej stosowane było do krajowych załączników do norm PN-EN

Funkcjonowanie grup czy zespołów powoływanych okazjonalnie w celu opracowania KDA, skupiających niewątpliwie specjalistów i doświadczonych praktyków, niestety jest nieskuteczne. Ponadto losy dotychczasowych projektów wskazują, że zbyt często stają się one przyczyną frustracji osób, które poświęciły społecznie swój czas i wiedzę. – Należy też rozważyć, czy twórcy KDA nie powinni mieć solidnego „umocowania” formalnego, a ich działanie nie powinno być oparte o zestaw opisanych procedur? - Należy zatem dążyć do wyeliminowania sytuacji, w których dokumenty aplikacyjne opracowuje się w okazjonalnie „zbieranych” nieformalnych grupach. Takie zadanie trzeba powierzyć sformalizowanej strukturze, z precyzyjnie opisanymi procedurami – proponuje Krzysztof Błażejowski.

Pierwsza kwestia, na jaką zwraca uwagę Krzysztof Błażejowski, dotyczy zgody co do koncepcji, czyli tego, jakie zadanie ma spełnić dokument, jak odnosić się do starych metod badań (krajowych), a jak wprowadzać do praktyki nowe. – Normy europejskie są trudne, wymagają dogłębnego rozpracowania i zrozumienia. Dopiero na tej podstawie można określić koncepcję, a z niej musi wynikać ramowy program badań – podkreśla Krzysztof Błażejowski. - Precyzyjnego określenia celów i efektów brakuje też na etapie wykonywania badań do KDA. Ich zakres bywa ogólnikowy, a ocenia się je dopiero po zakończeniu całości badań bez prowadzenia publicznej dyskusji nad cząstkowymi wynikami, które umożliwiają szybkie reagowanie w przypadku konieczności skorygowania założeń i przyjętych metod. Ponadto, istotną wadą jest

Phoca PDF

brak przełożenia nowych metod badawczych na praktykę laboratoryjną przez opracowanie krajowych szczegółowych instrukcji i wykonania międzylaboratoryjnych badań porównawczych – dodaje Krzysztof Błazejowski.

Brak ściśle określonych reguł powoduje, że na każdym etapie tworzenia dokumentów aplikacyjnych wynikają problemy. Przede wszystkim ogromnym wyzwaniem jest koordynacja całości prac i wiążąca się z tym odpowiedzialność za stworzony dokument aplikacyjny. – Za tą odpowiedzialnością kryją się bowiem ogromne skutki, jakie poniesie inwestor, wykonawca i w ogóle gospodarka krajowa – podkreśla Krzysztof Błażejowski.

Należy uczyć się na potknięciach i wyciągnąć wnioski z WT-2 „Mieszanki mineralno-asfaltowe” w wersji z 2008 roku. Krzysztof Błażejowski podkreśla, że stworzenie jakiegokolwiek KDA odnoszącego się do mieszanek jest zadaniem o wiele trudniejszym niż KDA dla pojedynczego materiału. Trudność przedsięwzięcia polega na dużej liczbie rodzajów mieszanek, wielu parametrach do opracowania oraz badań, jakie należy przeprowadzić, by zapisy takiego dokumentu były poprawne. Należy mieć to na uwadze i miarkować krytykę KDA. Aktualna wersja WT-2 (wersja 2010 opublikowana na stronie internetowej GDDKiA w zakładce „Prace badawcze: Prace naukowo-badawcze po roku 2009”), jest wersją poprawioną, ale nadal czeka na dalsze „szlifowanie” – podkreśla Krzysztof Błażejowski.

Niepokojącym zjawiskiem, na jakie wskazuje Krzysztof Błażejowski, jest fakt braku zainteresowania przygotowaniem KDA przez środowiska drogowe stosujące daną technologię. Przykład takiej sytuacji dotyczy powierzchniowych utrwaleń. Komitet Techniczny nr 212 PKN dotąd nie rozstrzygnął, czy taki dokument należy wykonać dla tej technologii, ponieważ nie widać podmiotów zainteresowanych takim KDA. - A przecież powierzchniowe utrwalenie jest typową technologią utrzymaniową, powszechnie wykorzystywaną w odnowach realizowanych na sieciach dróg samorządowych. W kraju funkcjonuje wiele przedsiębiorstw, które z tych robót żyją, tymczasem z ich strony nie ma impulsu, by uruchomić proces opracowania KDA wg normy PN-EN 12271. Być może wiele osób nie wie, że już od 1 stycznia 2011 roku będzie funkcjonował znak CE na powierzchniowe utrwalenie, ponieważ od tej daty norma na powierzchniowe utrwalenia będzie zharmonizowana – mówi Krzysztof Błażejowski i równocześnie podkreśla, że przygotowania należy rozpoczynać odpowiednio wcześniej, a nie w ostatniej chwili lub już po terminie.

***

Wśród problemów praktyki dochodzenia do finalnej wersji KDA Krzysztof Błażejowski wymienia także te odnoszące się do tworzenia projektu dokumentu, w tym między innymi: konieczność ustalenia praw i obowiązków zespołu autorskiego, zasad protokołowania posiedzeń zespołu i ujawniania tych zapisów, określenie kto ma prawo na spotkaniach głosować i na jakiej podstawie oraz czy mają one być otwarte czy zamknięte dla osób z zewnątrz. Zaznacza, że należy również stworzyć procedury weryfikacji projektu KDA oraz rozważyć wprowadzanie okresu przejściowego służącego sprawdzaniu poprawności wymagań w praktyce. Przykład

WT-2 2008 pokazuje, jak ważny jest etap weryfikacji i ustalanie okresów przejściowych. Barierą do pokonania w procesie tworzenia dobrych dokumentów aplikacyjnych jest również procedura uzgadniania treści KDA (ankietyzacji) z całą branżą, w tym też dyskutowania nad zgłoszonymi uwagami (określenia do kogo kierować uwagi oraz kto je odrzuca lub akceptuje).

W polskiej praktyce nie ma też procedury opisującej proces poprawiania KDA. - Nikt nie jest doskonały. Błędy były, są i będą w KDA. Nie należy się wstydzić błędów, należy się wstydzić unikania dyskusji o błędach i ich przyczynach. W normalny, spokojny sposób trzeba błędy eliminować, a KDA poprawiać – zastrzega Krzysztof Błażejowski.

AS

Opinie dr. inż. Krzysztofa Błażejowskiego są podsumowaniem jego spostrzeżeń i doświadczeń z pracy nad KDA, w jakich osobiście brał udział. Nie odnoszą się do innych osób i organizacji, a jedynie do zauważonych, ogólnych problemów. Sformułował je w wystąpieniu podczas XXIII Seminarium Technicznego Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych „Wymagania techniczne w teorii i praktyce cdn.” (Jachranka k/ Warszawy, 27-29 października 2010 r.).

XXIII Seminarium Techniczne Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych „Wymagania techniczne w teorii i praktyce cdn.”, które odbyło się w Jachrance k/ Warszawy w dniach 27-29 października 2010 r., zgromadziło 200 uczestników. Seminarium było podsumowaniem dotychczasowych prac, jakie wykonano opracowując wymagania techniczne, które zostały wprowadzone do stosowania przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. – To należy uznać za duży sukces obecnej administracji drogowej, która przy współpracy z IBDiM, PSWNA, PZPiK, oraz ekspertów, wydała Wymagania Techniczne WT-1, WT-2 oraz WT-4 i WT-5 niezależnie od ich niedoskonałości – podkreśla Dariusz Słotwiński, prezes Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych. – Po kilkunastu latach bezsilności poprzednich kierownictw administracji drogowej, droga do opracowania Ogólnej Specyfikacji Technicznej Budowy Dróg w Polsce ma bardzo solidną bazę właśnie w postaci Wymagań Technicznych. To ogromny krok naprzód. Obecnie powinniśmy przystąpić do systematycznego zbierania wyników badań laboratoriów technicznych, a następnie wytypować główny ośrodek badawczy w Polsce, by na podstawie analiz i wniosków poprawiać i uzupełniać zapisy w WT – podkreśla prezes Dariusz Słotwiński.

W trakcie seminarium zostały wygłoszone następujące referaty:

1. Wymagania techniczne w teorii i praktyce – Wacław Michalski (GDDKiA)
2. WT-1 po zmianach – opinia producentów kruszyw – Aleksander Kabziński (PZPK)
3. WT-1 zastosowanie w praktyce – Marek Krajewski (Lafarge Kruszywa i Beton)
4. Konsensusy i kompromisy WT-2. Przykłady zastosowań – dr inż. Igor Ruttmar (TPA)

Phoca PDF

5. Czy warto oceniać odporność na koleinowanie mieszanek mineralno-asfaltowych w świetle wymagań WT-2 – dr inż. Bohdan Dołżycki (Politechnika Gdańska)
6. Wytyczne Techniczne-3 cdn… - Włodzimierz Poboży (PSWNA)
7. Doskonalenie (procesu powstawania) dokumentów aplikacyjnych do PN-EN - dr inż. Krzysztof Błażejowski (Orlen Asfalt)
8. Wprowadzenie do WT-4 – Konrad Jabłoński (PSWNA)
9. Perspektywy zastosowania WT-4 w praktyce – Bogdan Bogdański (GDDKiA Laboratorium Poznań)
10. Mieszanki związane hydraulicznie (HBM) w nawierzchniach drogowych oraz w ulepszonym podłożu - Wprowadzenie do WT-5 – dr inż. Cezary Kraszewski, dr inż. Jadwiga Wilczek (IBDiM)

Phoca PDF