Kierunki niezbędnych zmian przepisów techniczno-budowlanych w aspekcie brd

Utworzono: wtorek, 19, luty 2013 10:16 Redakcja - edroga.pl



- Mówiąc o aspekcie przepisy a bezpieczeństwo, należy podkreślić, że bezpieczeństwo nie jest jedynym kryterium przesądzającym o jakości drogi. O tym decyduje więcej kryteriów. Pojawia się pewna ich konkurencyjność, ujawniająca się w analizach wielokryterialnych. Trwa więc na przykład dyskusja co jest ważniejsze: bezpieczeństwo czy środowisko naturalne. Mamy zatem wiele różnych aspektów, w tym sprawność ruchu, koszty budowy i eksploatacji czy cele społeczno-gospodarcze, jakie powinna spełniać droga. Zawsze istnieje problem granicy pomiędzy tymi kryteriami, określającej co jest ważne, a co mniej ważne – podkreśla dr Lech Michalski z Politechniki Gdańskiej.

W ciągu ostatnich lat zmieniły się zasadniczo uwarunkowania w relacji „człowiek – droga – pojazd”. Między innymi nastąpił ogromny postęp motoryzacyjny zarówno w liczbie pojazdów, jak też ich technicznych rozwiązaniach. Zmieniły się również technologie nawierzchni drogowych, które również mają niebagatelny wpływ na poprawę stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto zyskaliśmy wiedzę, która jest efektem prowadzonych analiz brd, zdobytych doświadczeń w projektowaniu, a pochodzących zarówno z krajowych rozwiązań, jak też zagranicznych. Dostosowywanie się więc do dynamicznie zmieniających się uwarunkowań wymaga porządkowania przepisów technicznych, czyli usuwania przestarzałych i uzupełniania ich nowymi. W tej chwili powinno to być prostsze, ponieważ posiadamy dostęp do wiedzy oraz możliwości jej syntezowania, aby na bieżąco analizować zmiany przepisów, jakie wprowadzane są w innych państwach i odpowiednio dokonywać ich w krajowych regulacjach.

Dr Lech Michalski przedstawił grupy przepisów wymagających zmian podczas Konferencji „Wpływ przepisów technicznych i utrzymania dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, zorganizowanej 18 lutego br. w Senacie RP przez Beatę Bublewicz - przewodniczącą Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu

Phoca PDF

Drogowego. W analizie stanu obowiązujących przepisów technicznych wykorzystał wyniki uzyskane w projekcie „Innowacyjne środki i efektywne metody poprawy bezpieczeństwa i trwałości obiektów budowlanych i infrastruktury transportowej w strategii zrównoważonego rozwoju”, a także dane z ekspertyz oraz wnioski z analiz audytorów odnoszące się do powtarzalnych błędów w projektach drogowych.

W grupie identyfikowalnych błędów projektowo-planistycznych są takie, które dotyczą:

- lokalizacji, kategorii i klasy drogi,
- formułowania założeń projektowych,
- doboru typu przekroju poprzecznego i kształtowania przechyłek na łukach,
- ustalania geometrii trasy i profilu podłużnego drogi oraz widoczności,
- geometrii i wyposażenia skrzyżowań i węzłów,
- urządzeń dla niechronionych uczestników ruchu i urządzeń transportu zbiorowego,
- organizacji ruchu.

Z ocen audytorskich Lech Michalski do prezentacji problemów wybrał kilka przykładów, które wydawały się zgodne ze standardami technicznymi. W rzeczywistości okazuje się, że w prostych rozwiązaniach zdarzają się niedopuszczalne błędy, jak przesłonięcie latarnią widoczności, czy całkowity jej brak spowodowany ustawieniem barier. Są też przypadki braku w obszarach zabudowanych urządzeń drogi pod potrzeby pieszych. – Ostatnio zauważalna jest maniera budowania rowów przydrożnych w niestandardowych kształtach. Błędów jest popełnianych mnóstwo, można je wyliczać w nieskończoność, natomiast istotne jest to, z jakich się one biorą powodów. Z całą pewnością część powodów popełnianych błędów leży po stronie samych przepisów, a część leży po stronie tych, którzy je stosują, czyli projektantów – wyjaśnia Lech Michalski.

Po stronie przepisów budowlanych błędami skutkują niewłaściwe lub niejednoznaczne sformułowania w przepisach technicznych oraz pomijane w przepisach technicznych istotne uwarunkowania bezpieczeństwa ruchu. Z kolei po stronie inwestora i projektanta błędy wynikają z niewłaściwego zastosowania przepisów technicznych, braków wiedzy oraz ignorowania przepisów technicznych lub częstego stosowania odstępstw. Ponadto o powstaniu wad w projektowanych drogach decyduje zbytnia koncentracja na sprawach ekonomicznych i środowiskowych przy traktowaniu roli bezpieczeństwa ruchu jako drugorzędnej.

Jak można ocenić jakość naszych przepisów technicznych, obowiązujących w projektowaniu dróg, w stosunku do przepisów funkcjonujących w innych państwach Unii Europejskiej? – Nasze przepisy od lat nie są aktualizowane, nie prowadzi się u nas kompleksowych i całościowych obserwacji relacji „kierowca – droga” - stwierdza Lech Michalski. Brakuje też skoordynowanych badań służących udoskonalaniu przepisów technicznych. Niejednoznaczność wielu przepisów umożliwia ich obejście, co często niestety dzieje się ze stratą dla brd. Lech Michalski jako kolejne ułomności przepisów wymienia: niemożność oceny płynności ruchu na projektowanej drodze,

Phoca PDF

brak wymagań w zakresie tworzenia bocznej strefy bezpieczeństwa, brak kryteriów oceny istotności dla brd odstępstw od warunków technicznych oraz niedostatek materiałów pomocniczych (przewodników dobrej praktyki), a także niekompletność przepisów w zakresie stosowania środków uspokojenia ruchu i urządzeń bezpieczeństwa, jak na przykład standardów dla miejsc ważenia pojazdów.

- Struktura naszych przepisów jest niewłaściwa. Powinien istnieć klarowny podział pomiędzy przepisami obowiązującymi, a tymi dla których przyjmuje się mniej restrykcyjne podejście, aby dać projektantom i inwestorom większą możliwość rozsądnego przygotowania rozwiązań – zaznacza Lech Michalski.

Lech Michalski podkreśla, że w krajach UE przepisy są podzielone na dokumenty o różnym stopniu obligatoryjności. W odniesieniu do dróg gminnych często obowiązują tylko zalecenia projektowe, a nie restrykcyjne wytyczne. Wytyczne obligatoryjne są uzupełnione zaleceniami i przykładami dobrej praktyki, a jedne i drugie reprezentują możliwie aktualny stan wiedzy. Wymagania w stosunku do konstrukcji nawierzchni są przedmiotem odrębnych przepisów technicznych i nie są one łączone z przepisami projektowania geometrycznego. Ponadto, w krajach UE powszechnie dostępne są metody obliczeń: widoczności, przepustowości, limitów prędkości itp.

W państwach UE jednym z kierunków zmian przepisów, o czym przypomina Lech Michalski, było wprowadzenie czytelnego podziału dróg na trzy funkcjonalne grupy: tzw. drogi ruchowe, zbierająco-rozprowadzające i rezydencjalne. To rozwiązanie ma ułatwiać uczestnikom ruchu identyfikację funkcji drogi, co daje efekt tzw. drogi samoobjaśniającej się. Na Zachodzie większą uwagę skupiono na wyposażeniu drogi poza jej koroną, a więc na rozwiązaniach dróg tzw. wybaczających błędy kierowców. Ponadto do projektowania wprowadzono prędkości obliczeniowe, w przeciwieństwie do obowiązujących w naszej praktyce prędkości projektowej i miarodajnej, oraz wyeliminowano przekrój 4-pasowy, z szerokimi poboczami utwardzonymi

Zmiany przepisów dokonywane w pośpiechu na pewno nie uzdrowią sytuacji, a wręcz przeciwnie – mogą ją skomplikować. Pewne elementy można doraźnie poprawić, jednak zasadnicze przeobrażenia muszą być procesem długofalowym. Należy zatem zidentyfikować problemy, które uda się rozwiązać wprowadzając szybkie zmiany oraz te, które wymagają kompleksowego podejścia. Lech Michalski podsumowując swoje wystąpienie podczas Konferencji „Wpływ przepisów technicznych i utrzymania dróg na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, podkreśla, że warto mieć w pamięci sentencję Ezry Hauera: „Projektanci dróg wierzą a prawnicy zakładają, że drogi budowane według standardów są bezpieczne. Drogi projektowane według standardów nie są bezpieczne, nie są niebezpieczne, ani odpowiednio bezpieczne; każdorazowo trzeba to udowodnić.” – Oprócz standardów, oprócz przepisów technicznych, potrzebne są też inne narzędzia, które o to bezpieczeństwo będą dbały. Nie ma takiej możliwości, aby przepisy techniczne mogły opisać wszystko co ma związek z bezpieczeństwem. Stąd mamy taką procedurę jak audyt bezpieczeństwa. Procedura ta nie jest sprawdzaniem standardów, co raczej procedurą baczenia na inne sprawy i związki różnych

Phoca PDF

problemów, które mają z bezpieczeństwem wiele wspólnego – podkreśla Lech Michalski.

AS

Phoca PDF