

Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. III

Utworzono: środa, 07, październik 2009 08:38 Tadeusz Sandecki



Działania organów MI oraz GDDKiA rozpoczęte w 2007 roku zmierzające do zakończenia prac merytorycznych nad aktualizacją i weryfikacją trzech przepisów: dotyczących dróg publicznych, drogowych obiektów inżynierskich oraz autostrad płatnych nie przyniosły rezultatów. Przyczyn wstrzymania prac jest kilka, jedną z nich jest brak pełnego rozeznania skali niezbędnych zmian oraz prawnych i technicznych konsekwencji tych zmian, a także strategii działania i harmonogramu prac.

Lansowana przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów koncepcja połączenia trzech rozporządzeń dotyczących dróg publicznych, autostrad płatnych i drogowych obiektów inżynierskich w jedno, likwidacja wielu wymagań oraz częste powołania do Polskich Norm, nie znalazły akceptacji środowiska drogowców. Bo likwidację wymagań należało przeprowadzić bardzo rozważnie, gdyż minister wydając nowe rozporządzenie musi spełnić wymagania określone w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów w sprawie zasad techniki prawodawczej (Dz.U. Nr 100/2002, poz. 908). Należy również uwzględnić to, że zakres uregulowań w innych przepisach oraz normach nie jest także wystarczający i nie można ich przywoływać w przypadku np. wymiarowania konstrukcji nawierzchni czy urządzeń odwadniających. Trzeba też uwzględnić to, że nowe rozporządzenie będzie stosowane na drogach samorządowych, gdzie specjalistów w zakresie dróg nie jest wielu. A zarządcy dróg generalnie nie są przygotowani do oceny i weryfikacji dokumentacji projektowych i zapewnienia jednorodności rozwiązań przy zbyt ogólnych przepisach techniczno-budowlanych.

Proponuję, aby nowelizację „Warunków technicznych” wykonać w dwóch etapach.

ETAP I: Założenia do projektu nowelizacji „Warunków technicznych”

Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. III

Utworzono: środa, 07, październik 2009 08:38 Tadeusz Sandecki

1. Analiza „Warunków technicznych”:

- a) opracowanie ankiety dotyczącej oceny „Warunków technicznych”, rozprawienie w środowisku zawodowym i jej analiza,
- b) zlecenie opinii o zakresie niezbędnych zmian „Warunków technicznych” do wybranych projektantów ulic, dróg zamiejskich, instytutów oraz zarządców dróg,
- c) analiza niejednoznaczności zapisów, braków zrozumiałości, niedociągnięć i błędów,
- d) zebranie najczęściej popełnianych błędów w projektowaniu i wykonawstwie dróg i sformułowanie zapisów w „Warunkach technicznych” eliminujących lub ograniczających ich dalsze występowanie,
- e) ocena przydatności i kompletności zapisów w „Warunkach technicznych” w odniesieniu do przyjętego obecnie kierunku przekształceń sieci drogowej w Polsce,
- f) zebranie doświadczeń zespołu zajmującego się rozpatrywaniem zgłaszanych do Ministra Infrastruktury wniosków o odstępstwo od „Warunków technicznych”.

2. Opracowanie projektu nowelizacji „Warunków technicznych”. Nowelizacja tj. zmiana lub korekta każdego z obowiązujących wymagań (paragrafu) musi być poprzedzona szczegółowym rozpatrzeniem aktualności jego treści pod kątem: legalności, kompletności, brd, nośności i trwałości oraz ochrony środowiska.

Warunkiem zmiany lub korekty powinno być w każdym przypadku merytoryczne uzasadnienie, z przedstawieniem tła i konieczności wprowadzenia zmiany oraz wiarygodnej oceny konsekwencji technicznych i ekonomicznych.

3. Opiniowanie projektu nowelizacji „Warunków technicznych” przez:

- a) wyznaczonych projektantów ulic, dróg zamiejskich oraz zarządców dróg,
- b) organy przedstawicielskie zarządców dróg gminnych, powiatowych i wojewódzkich,
- c) wyznaczone stowarzyszenia zawodowe (SITK, TUP, SARP).

ETAP II: Prace przygotowawcze do wydania znowelizowanych „Warunków technicznych”.

Opiniowanie wewnątrzresortowe i międzyresortowe, zgodnie z procedurą ustaloną przez Departament Prawno-Legislacyjny Ministerstwa Infrastruktury. Korekta projektu i wydanie rozporządzenia.

Oczekuje się, że w wyniku nowelizacji znajdą rozwiązanie takie problemy jak:

- dobór przekroju poprzecznego dróg ekspresowych,
- zwiększenie wysokości skrajni na drogach klasy A, S i GP do 5, 0 m,
- uściślenie zasad kształtowania ramp drogowych,
- uszczegółowienie funkcji jezdni zbierająco-rozprowadzających i jezdni „serwisowych”,
- wskazanie możliwości lokalizacji MOP w węzłach dróg ekspresowych,
- zasady rozbudowy przekroju dróg dwujezdniowych,
- warunki lokalizacji zjazdów publicznych,
- definicja obszaru skrzyżowania, węzła,
- definicja obszaru oddziaływania skrzyżowania, węzła,

- dopuszczenie stosowania przy rozbudowie i przebudowie skrzyżowań krótszych dodatkowych pasów do skrętu w lewo i w prawo,
- lokalizacja infrastruktury technicznej w pasie drogowym niezwiązanej z drogą,
- przebudowa dróg z utwardzonymi poboczami na drogi o przekroju 2+1 pasowym,
- aktualizacja wymagań widoczności na drogach, skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.

Równolegle z nowelizacją „Warunków technicznych” należy prowadzić prace na nowym systemem przepisów techniczno-budowlanych. Bazą wyjściową powinna być koncepcja takiego systemu opracowana przez PSWNA w 2007 roku [5, 6, 8] na podstawie analizy dotychczasowego stanu w polskim drogownictwie oraz funkcjonowania systemów przepisów technicznych w wybranych krajach UE o uporządkowanej gospodarce drogowej. W koncepcji tej przedstawiono nową strukturę i hierarchię przepisów technicznych oraz procedury zapewniające ciągłe monitorowanie i doskonalenie systemu.

Wnioski:

1. Nowelizacja obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych jest zadaniem trudnym, nie tylko ze względu na obszerność problematyki i znaczący postęp w ciągu ostatnich 10 lat w drogownictwie, ale także formalne zobowiązania wynikające z konieczności ich notyfikacji w Komisji Europejskiej.
2. Nowelizacja nie może być dziełem autorskim, a musi stanowić kompromis wypracowany w wyniku żmudnych dyskusji z przedstawicielami biur projektowych, organów przedstawicielskich zarządców dróg, stowarzyszenia zawodowe, instytuty badawcze i akademickie, wykonawców. Prace nad nowelizacją rozporządzenia powinny być jawne i dostępne dla wszystkich zainteresowanych np. w formie internetowego forum dyskusyjnego, które umożliwi szeroką dyskusję oraz zebranie uwag, postulatów i opinii, a także rozpropaguje projekt rozporządzenia. Jest to nowoczesny, najtańszy i najefektywniejszy sposób prowadzenia środowiskowych konsultacji i uzgodnień, umożliwiający uzyskanie szerokiej akceptacji merytorycznej i formalnej zakresu niezbędnych zmian.
3. Nowelizację trzeba zrobić dobrze, bo będzie obowiązywać przez najbliższe 5 lat. A w ciągu tych 5 lat wybudujemy bardzo dużo dróg i wszyscy chcemy by były lepsze niż obecne. Oczekiwana, jakość można uzyskać jedynie w wyniku wypracowania przez kompetentny zespół specjalistów lepszego rozporządzenia, opiniowanego i przedyskutowanego w gronie przedstawicieli projektantów, pracowników instytutów, zarządców dróg oraz przedsiębiorstw budowlanych.

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

Niezbędna nowelizacja przepisów technicznych cz. III

Utworzono: środa, 07, październik 2009 08:38 Tadeusz Sandecki

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.
- [3] Mieszkowski P., Frasik L.: Uwagi do warunków technicznych projektowania dróg. Drogownictwo, 9/2005.
- [4] Gumuła A.: Teoria nie zawsze praktyczna. Magazyn Autostrady, 3/2009.
- [5] Błazejowski K., Jabłoński K.: Projekt nowego systemu przepisów technicznych w drogownictwie. Praca niepublikowana wykonana w 2007 roku w PSWNA na zlecenie IBDiM/GDDKiA.
- [6] Błazejowski K., Jabłoński K.: Propozycja nowego systemu przepisów w drogownictwie. Drogownictwo, 10/2008.
- [7] NIK o zjazdach drogowych i dostępie do dróg publicznych. Polskie Drogi, 6/2009.
- [8] Forum Przygotowania Inwestycji. Rekomendacje i wnioski. Drogownictwo, 8/2009.