



- Dzieląc się naszymi

doświadczeniami z udoskonaleń w systemie zarządzania drogami utwierdzamy się w słuszności podejmowanych decyzji, motywujemy też swoich pracowników do podejmowania kolejnych rozwiązań czy wdrożeń – podkreśla Zbigniew Tabor, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Z dyrektorem **Zbigniewem Taborem** rozmawiamy o tym, jak w niedostatku środków finansowych zapewnić trwałe, jakościowe drogi. Okazją do rozmowy było I Śląskie Forum Drogowe, którego współorganizatorem był ZDW w Katowicach. Pierwsza edycja Forum miała miejsce w Piekarach Śląskich w dniach 8-10 maja br.

- W świetle potrzeb drogowych istotny jawi się fakt, że Zarząd Dróg Wojewódzkich w polityce inwestycyjnej stawia na efekt w postaci trwałych dróg. Temu służą przyjęte w Zarządzie własne wytyczne techniczne.

- Tak. Trwałe drogi są naszym priorytetem. Ten priorytet jest realizowany między innymi poprzez dotrzymywanie odpowiedniej jakości robót oraz wymagań dotyczących samej konstrukcji drogi. Jesteśmy chyba jedynym zarządem dróg w Polsce, który ma własne współczynniki przeliczeniowe sylwetek pojazdów na osie obliczeniowe, a to jest nic innego jak model obciążenia drogi. Jeżeli ten model jest przyjęty zbyt mały, wówczas tym samym droga - choć poprawnie zaprojektowana, a więc według współczynników z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. nr 43 z 1999 roku), oraz poprawnie wykonana z wyegzekwowaną jakością - nie ma szans na osiągnięcie zakładanego okresu żywotności.

- Wytyczne techniczne dla dróg, jakie obowiązują w ZDW Katowice, dowiodły skuteczności takiego rozwiązania. Kolejne wdrażane wytyczne techniczne dotyczą systemów drogowych barier ochronnych. Na jakim

etapie jest to opracowanie?

- Sama potrzeba stworzenia tych wytycznych powstała w momencie przyjęcia norm europejskich dla barier drogowych. Normy europejskie przyjmują podejście całkowicie odmienne w stosunku do tego, co do tej pory stosowaliśmy. Są one normami funkcjonalnymi. Określają więc pewne parametry, natomiast to zarządca drogi musi zdecydować, jakie chce zastosować parametry w odniesieniu do danej drogi. Tworzenie wytycznych dla dróg wojewódzkich trwało długo, ponieważ należało przeanalizować wszystkie sytuacje, jakie mogą wystąpić na tej sieci. Oczywiście, analizowaliśmy również wytyczne GDDKiA. Nie mogły być one bezpośrednio wykorzystywane na drogach wojewódzkich ze względu na przyjęte tam pewne rozwiązania oraz przyjmowane tam odmienne prędkości pojazdów. Również różnią nas kwestie dostępności przyległych terenów do dróg. Na drogach wojewódzkich istnieje większa liczba zjazdów publicznych i indywidualnych.

Wytyczne dla drogowych barier ochronnych mamy już opracowane. Są one zaopiniowane. Będą opublikowane na stronie internetowej naszego Zarządu.

- Których specjalistów udało się pozyskać do współpracy i jaki był tryb opiniowania wytycznych dla drogowych barier? Co zmieni w dotychczasowej praktyce projektowej stosowanie tych wytycznych?

- Jak do każdego dokumentu WT, tak też w tym przypadku zaangażowaliśmy osoby najbardziej kompetentne w Polsce w zakresie tego zagadnienia. Natomiast opiniował ten dokument prof. Tadeusz Sandecki z Politechniki Warszawskiej.

Wcześniej projektant wpisywał do projektu typ, na przykład bariera SP 06, SP 04. Tu nie miał wielkiego wyboru. Było kilka barier, oddzielne dla dróg i mostów. Najwyżej można było zagęścić rozstaw słupków. Teraz bierze się pod uwagę wiele parametrów, między innymi parametr powstrzymywania czy szerokości współpracujące barier. Spośród tych parametrów nasze wytyczne wskazują te, które mają być zastosowane na drodze przy określonej konfiguracji terenu i sąsiadującej zabudowy.

Wytyczne techniczne dla barier są wytycznymi projektowymi. W głównej mierze są informacją dla projektanta, co on ma umieścić w projekcie remontu, przebudowy, bądź budowy nowej drogi. Nawiasem mówiąc, już w tej chwili w realizacji obwodnicy Pszczyny zastosowano te wytyczne, choć jeszcze ich nie opublikowaliśmy oficjalnie. Zawsze robimy tak, że po opracowaniu nowych wytycznych wdrażamy je najpierw sprawdzając i jeśli nie stwierdzimy żadnych problemów wówczas zostają przyjęte do stosowania zarządzeniem. W przeprowadzanym wcześniej wdrożeniu chodzi o to, by osoby które stosują wytyczne nie bały się, że natkną się na jakieś ukryte błędy w obowiązującym dokumencie.

- Czy inne zarządy dróg wojewódzkich widzą możliwość adaptowania tego dokumentu do własnych potrzeb?

Standardy trwałych i jakościowych dróg cz. II

Utworzono: piątek, 14, czerwiec 2013 08:09 Agnieszka Serbeńska

- Widzą taką możliwość. W tej chwili z prośbą o udostępnienie wytycznych zgłosił się Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie. Oczywiście, udostępnimy je z klauzulą wskazującą, iż wytyczne należą do ZDW w Katowicach. Każdy zarząd dróg, który będzie chciał korzystać z naszego dokumentu, a więc w swoich wymaganiach powoływać się na jego zapisy, musi się do nas zwrócić po zgodę. Tej zgody udzielimy nieodpłatnie.

- Dziękuję za rozmowę.

Agnieszka Serbeńska

I Śląskie Forum Drogowe to konferencja zorganizowana przez Polski Kongres Drogowy i Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach. Spotkanie zgromadziło władze samorządowe regionu, administrację drogową oraz firmy branży drogowej. Było okazją do dyskusji o planach inwestycyjnych na drogach regionu w perspektywie do 2020 r. Specjalne bloki tematyczne dotyczyły oznakowania dróg i inżynierii ruchu, a także nowoczesnych nawierzchni bitumicznych. Śląskie Forum Drogowe objęte zostało honorowym patronatem Mirosława Sekuły - marszałka województwa śląskiego.