



Wnioski

Debata „Zmiany w przepisach techniczno-budowlanych dotyczące nawierzchni drogowych - Warunki Techniczne oraz Wzorce i Standardy Drogowe”, która odbyła się 24 listopada 2022 r. w ramach IX KRAKOWSKICH DNI NAWIERZCHNI 2022 (23-25 listopada 2022 r.).

Wydarzenie organizowane w cyklu KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE nauka-praktyka-biznes.

Moderator:

dr inż. Krzysztof Błażejowski, dyrektor Biura Badań, Rozwoju i Innowacji, Orlen Asphalt Sp. z o.o., wiceprzewodniczący Komitetu Technicznego Drogownictwa ds. Wzorców i Standardów Drogowych; przewodniczący Rad Programowych Forum ASFALTY 2013 oraz I-IX KRAKOWSKICH DNI NAWIERZCHNI 2014-2022.

Paneliści:

Adam Czerwiński, przewodniczący Krajowej Rady Zarządów Dróg Powiatowych, dyrektor Powiatowego Zarządu Dróg w Nowym Sączu;

prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, koordynator zespołu opracowującego Wzorce i Standardy Drogowe; Wydział Inżynierii Lądowej, Politechnika Krakowska;

Piotr Heinrich, prezes zarządu OAT Sp. z o. o.;

Piotr Kijowski, dyrektor Doradztwa Technicznego, Stowarzyszenie Producentów Cementu;

Grzegorz Kuczaj, naczelnik Wydziału Warunków Technicznych, Departament Dróg Publicznych, Ministerstwo Infrastruktury;

Rafał Pydych, Dyrektor Oddziału GDDKiA w Opolu;

Zbigniew Tabor, przewodniczący Komitetu Technicznego Drogownictwa ds. Wzorców i Standardów Drogowych; przewodniczący Konwentu Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich, dyrektor Zarządu Dróg Wojewódzkich w Katowicach; wiceprezes Polskiego Kongresu Drogowego;

dr inż. Marta Wasilewska, Zakład Inżynierii Drogowej, Politechnika Białostocka.

Wnioski:

- Wprowadzenie nowego systemu Przepisów Techniczno-Budowlanych (PTB) z ogólnym Rozporządzeniem oraz zbioru szczegółowych, ale dobrowolnych do stosowania Wytycznych i Standardów (WiS) jest pewnego rodzaju rewolucją w branży drogowej.
- Nowy system, oparty jest na stosowaniu szeroko rozumianej „wiedzy technicznej”, co oznacza większą swobodę, przede wszystkim dla projektantów, ale również dla wielu osób wiąże się ze zwiększeniem osobistej odpowiedzialności za wykonywane prace. Trzeba więc zdawać sobie sprawę, że branża musi mieć czas na „wejście” w nowe realia i dostosowanie się do nich, bowiem nie wszyscy są na to gotowi lub będą potrzebowali czasu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na czas potrzebny zarządom dróg samorządowych na zapoznanie się z nowymi przepisami. Wprowadzenie tak istotnych zmian w przepisach techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych wymaga w pierwszej kolejności przygotowania kadr do ich prawidłowego stosowania.
- Zbiór WiS jest obszerny i bardzo szczegółowy. To jednocześnie zaleta i wada. Zaleta, ponieważ wiele obszarów techniki drogowej zostało dokładnie opisanych, wada – ponieważ kilka tysięcy stron nowych dokumentów to zbiór, który w praktyce może być trudny do stosowania i nadzorowania. Wskazane będzie stworzenie w przyszłości narzędzi ułatwiających „nawigację” po tym zbiorze, zarówno dla projektantów, zarządców dróg, jak i zespołów weryfikujących (np. Komitetów Technicznych).
- Obecnie trwa wprowadzanie pierwszej dużej serii WiS, które zostały zlecone przez Ministerstwo Infrastruktury (MI), jeszcze przed powstaniem Komitetów Technicznych. Komitety Techniczne zderzają się z bardzo dużą ilością materiału do sprawdzenia oraz koniecznością tworzenia *ad hoc* procedur działania dotyczących współpracy z autorami WiS oraz przygotowania opinii dla MI.
- Celem Komitetów Technicznych jest rekomendowanie dokumentów WiS jak najbardziej poprawnych i pozbawionych błędów. Oznacza to, że prace nad jakością każdego dokumentu powinny rozpoczynać się już na etapie tworzenia Opisu Przedmiotu Zamówienia przez MI. W tym zakresie Komitety Techniczne powinny służyć pomocą Ministerstwu, aby wiedza i doświadczenie ekspertów działających w Komitetach były wykorzystywane od pierwszego etapu tworzenia WiS.
- Zarządzanie zbiorem WiS przez Komitety Techniczne może być z biegiem czasu coraz większym wyzwaniem organizacyjnym i merytorycznym. Tysiące stron dokumentów zawierających bardzo dużą liczbę szczegółów, liczb i opisów oraz odwołań do innych, obowiązujących już dokumentów, wymaga sprawnego systemu nadzoru i nowelizacji. **Nie można dopuścić do sytuacji, w której dojdzie do zaniechania przyszłej weryfikacji WiS oraz pozostawienia systemu bez nowelizacji.** Sprawa ta powinna być tematem rozmów i ustaleń pomiędzy Komitetami Technicznymi a Ministerstwem Infrastruktury, a ich wynikiem powinna być wieloletnia wizja funkcjonowania Komitetów Technicznych - w tym plan i zakres regularnych przeglądów oraz finansowanie tej pracy.

- Nowy system PTB pozostawia zarządcom dróg możliwość stosowania własnych dokumentów lub wytycznych opartych na zgromadzonym doświadczeniu lub szeroko rozumianej wiedzy technicznej. To z pewnością zaleta tego rozwiązania, jednak WiS mogą i powinny być wzorcem, który stanowi wystarczającą i wiarygodną bazę wiedzy technicznej dla JST, a także przykład dla opisu indywidualnych/własnych rozwiązań.
- Zastanowienia wymaga sposób podchodzenia do rozwiązań innowacyjnych. Z jednej strony mogą być one wprowadzane na podstawie „wiedzy technicznej” – co jest niewątpliwie szansą. Z drugiej strony pokrycie przez WiS dużych obszarów działania stwarza ryzyko, że zablokują one stosowanie rozwiązań, które nie zostały opisane w WiS, tzn. stosowane będą tylko te rozwiązania, które zostały opisane w WiS.
- W ramach zbioru WiS pojawiają się dokumenty obejmujące tematykę nie opisywaną dotychczas w PTB, np. konkretne wymagania dotyczące parametrów nawierzchni podczas eksploatacji. Zważywszy na fakt, że WiS dotyczą wszystkich zarządców dróg, duży stopień złożoności tej sprawy oraz połączenie z otoczeniem prawnym – należy podchodzić do tworzenia takich dokumentów w sposób niezwykle przemyślany. W szczególności należy unikać tworzenia *quasi* obligatoryjnych wymagań, których spełnienie nie jest możliwe bez nakładu olbrzymich środków finansowych płynących z MI do samorządów oraz środków własnych pozostających w dyspozycji JST.

Opracował dr inż. Krzysztof Błażejowski.