

WiS w praktyce

W ankiecie składającej się z 6 pytań wzięło udział
15 biur projektowych.



KONGRES NAWIERZCHNI 2025

Kraków, 27-28 listopada

www.konferencjespecjalistyczne.pl

Zapraszam do zapoznania się
z ich odpowiedziami.



1. Czy opracowując dok. projektową na budowę/przebudowę dróg publicznych korzysta Pani/Pan z wiedzy technicznej zawartej w rekomendowanych przez Ministra Infrastruktury wzorcach i standardach o których mowa w § 3 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych?

80%; Tak

20%; Nie

Dlaczego nie? – najczęstsze odpowiedzi

➤ Jest to źródło pomocnicze, ale nieobowiązkowe.

2. Czy uważa Pani/Pan, że wiedza techniczna zawarta w WiS uprościła projektowanie w stosunku do przepisów ujętych w uchylonym rozporządzeniu z 1999 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z 1999 r.



Dlaczego nie? – najczęstsze odpowiedzi

- Częściowo uprościła, a częściowo wprowadziła zbyt rygorystyczne wymagania, np. wymagane szerokości strefy bez przeszkód,
- Problematiczna jest kwestia strefy bez przeszkód (jest ona nierealna do spełnienia na poziomie dróg gminnych i powiatowych,
- Wytyczne WiS nawiązują do najlepszych, moim zdaniem, "wytycznych projektowania dróg" z lat 80-tych.

2. c.d



- Zmiana rozporządzenia wprowadziła diametralnie inne podejście do projektowania niż byliśmy przyzwyczajeni przez ostatnie ćwierć wieku (a może i dalej, bo poprzednie podejście było kontynuacją ujętą w rozporządzeniu z 1999 r.). Nie poszło za tym wydawanie komentarzy, które ujednoliciłyby interpretację pozostawiając znaczną dżę zapisów niejasnych, możliwych do indywidualnej interpretacji. W efekcie końcowym przerzucono na projektanta całe ryzyko związane z podejmowanymi decyzjami nie patrząc na poziom doświadczenia (stanowisko projektanta jest zero-jedynkowe – projektant z rocznym doświadczeniem jest równy projektantowi z 20 letnim doświadczeniem). Może to skutkować powstaniem błędów i wręcz rozwiązań zagrażających BRD. Ostatecznie, usuwając par. 3 z rozporządzenia pozostawiono projektantów „na pastwę losu” ponieważ tylko od ich charakteru zależy na ile ugną się przez wykonawcami myślącymi wyłącznie w jednostkach „Zł”. Dodatkowo w działaniach ministerstwa także widać, że nie traktują tej zmiany poważnie (zrzucając całe ryzyko na projektantów) ponieważ pomimo tego, że minęły 3 lata od wprowadzenia nowego rozporządzenia katalog WiS jest dalej niekompletny, a wiele z WR-D wymaga zmian i poprawek. Ostatecznie za „zwiększeniem prestiżu zawodu projektanta” tak postulowanego przez ówczesnego ministra nie poszły żadne kwestie finansowe, a projektanci zamiast utrzymywać jednoraki standard projektowania na terenie całej Polski mają możliwość stosowania różnych odniesień w postaci wiedzy technicznej, niekoniecznie aktualnej, ale najważniejsze, że „ma być tanio”.

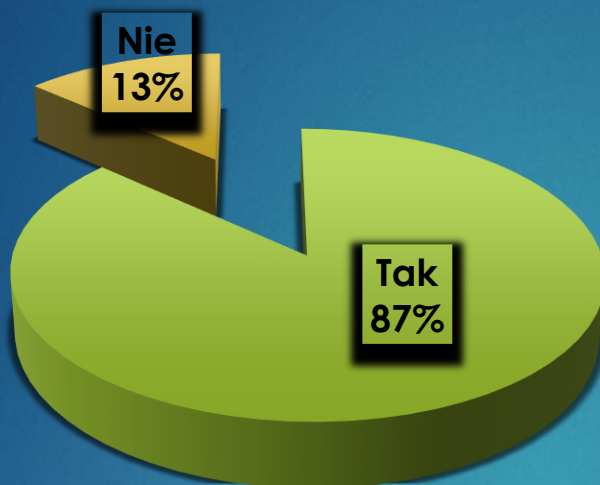
3. Czy korzysta Pani/Pan ze szkoleń dotyczących rekomendowanych WiS?



Dlaczego nie? – najczęstsze odpowiedzi

- Nie korzystam gdyż jeszcze nie znalazłem żadnego szkolenia z tego zakresu. Chętnie bym wziął udział w takim szkoleniu.
- Nie widziałam takich szkoleń, nie docierają do mnie takie zaproszenia.
- Nie otrzymałam ofert dot. szkoleń ww. zakresie.
- Nie wiem czy i kto organizuje takie szkolenia. Szkolenia powinny być bezpłatne. Może Izby Inżynierów, do których inżynierowie zmuszeni są należeć i opłacać tak duże składki, mogłyby prowadzić takie szkolenia, oczywiście bezpłatnie.
- Szkolenia te mają charakter teoretyczny, stanowią tylko odtworzenie i omówienia zapisów w WiS. Brakuje w szkoleniach analizy poprzez, przedstawienie praktycznych i trudnych przykładów projektowania dróg i ich elementów w szczególności na terenach o zwartej zabudowie i sposobu ich rozwiązania.

4. Czy uważa Pani/Pan, że należy kontynuować prace nad wdrażaniem nowych wytycznych, bądź zmianę już wydanych?



Dlaczego Tak? – najczęstsze odpowiedzi

- Powinien zostać opracowany spójny i przejrzysty zestaw WRD, który będzie miał dużą wartość dla projektantów i zarządców dróg,
- Tak, ale trzeba to traktować jako wiedzę uzupełniającą, może podstawową dla nowych/młodych projektantów. Należy skoordynować WIS-y między sobą, by były spójne
- Skoro już ktoś podjął decyzję o wprowadzeniu WiS to powinien doprowadzić sprawę do końca. Bardzo ważne wytyczne dotyczące projektowania ulic ciągle są w przygotowaniu.
- Obecne wzorce i standardy wymagają doprecyzowania. Niezbędne jest usunięcie niespójnych zapisów oraz dostosowanie wytycznych do realnych warunków projektowych w szczególności dotyczy to dróg powiatowych i gminnych.

5. Czy widzisz zagrożenia wynikające z uchylenia § 3 rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 roku w brzmieniu:

„Jeżeli w przepisach rozporządzenia nie określono warunku lub określono go w sposób ogólny, drogę projektuje się, buduje, przebudowuje lub użytkuje zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zawartej w szczególności: 1. Wewzorcach i standardach rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu 2. W Polskich Normach”

60%; Tak

40%; Nie

Dlaczego Tak? – najczęstsze odpowiedzi

- Zbyt duża dowolność jeżeli, ktoś podejdzie do tematu tylko żeby „zrobić”, a nie żeby było bezpiecznie i funkcjonalnie to będzie duży problem.
- Tak, spowoduje to odstępianie od stosowania WiS przy tworzeniu dokumentacji projektowej, zagrozi tworzeniem bezpiecznych rozwiązań, a powoływanie się na WiS w przypadku konfliktowych rozwiązań stanie się niemożliwe.
- W przypadku usunięcia zapisu Projektant nie będzie miał możliwości egzekwowania parametrów technicznych, które spełniają przede wszystkim parametry bezpieczeństwa.
- Obawiam się, że powstanie niejednolity standard projektowania w Polsce. Choć formalnie WiS zawsze były dobrowolne, to § 3 pełnił funkcję porządkującą, nadając kierunek projektowy.

5. cd.



Dlaczego Tak? – najczęstsze odpowiedzi

- WiS traktowane są przez niektóre Zarządy Dróg, jako jedyne obowiązujące przepisy dotyczące projektowania. A wytyczne WiS należy traktować tak jak było to zapisane w paragrafie 3, czyli projektowanie, budowa dróg odbywać się ma zgodnie z rozporządzeniem, a w przypadku braku lub ogólnych zapisów stosować wiedzę techniczną zawartą między innym w WiS.
- Nie, uchylenie przepisu §3 rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 roku porządkuje sprawę nieprawidłowej interpretacji tego przepisu, że drogę należy bezwzględnie projektować wg WiS. Przepis ten wprowadzał w błąd co do dobrowolnego charakteru wymienionych w przepisie dokumentów, o którym przesądza art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889). Przywołany art. 17 ust. 4 tej ustawy brzmi: „4. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane i są stosowane dobrowolnie.”

6. Inne spostrzeżenia dot. WiS

- WR-D są pomocne przy aktualnie obowiązujących przepisach techniczno-budowlanych. Są bardzo szczegółowe ale jednak pomocne. Sprawdzający nie zawsze chcą być zgodni z rekomendowanymi wzorcami i standardami.
- Brak kompletu WiS jest sygnałem, jak niepoważnie Ministerstwo podchodzi do zmian, które samo zainicjowało. Usunięcie par. 3 wynikało z innych przesłanek niż tych, jakie Ministerstwo wyjaśniało. Wystarczy poczytać uwagi konsultacyjne, jakie były dołączone do projektu zmiany rozporządzenia. NIKT nie wnioskował o usunięcie par. 3, a jedynie np. o usunięcie wyliczenia "w szczególności" lub podobnych działań. Ale wszyscy widzieli potrzebę utrzymania tego paragrafu.
- Powinna być większa współpraca między zamawiającym a projektantem. To w większości zamawiający narzuca rozwiązania (nie do końca zgodne z przepisami i z WiS) i nakazuje projektantowi występowanie o odstępstwa lub wprowadzenie rozwiązań, z którymi projektant nie zawsze się zgadza.

6. cd.

- WiS-y powinny stanowić dokument prawny i powinny być obligatoryjne do stosowania.
- Opracowywanie WiS powinno być kontynuowane, a ich stosowanie obligatoryjne, jako załączniki do rozporządzenia MI. Ponieważ likwidacja poprzednich warunków technicznych w 2022r. ograniczyła znaczną ilość wymagań w treści rozporządzenia, celem umieszczenia ich w WiS, w związku z tym istnieje pilna potrzeba przywrócenia tych wymagań do treści rozporządzenia, w przypadku podtrzymania uchylecia §3 rozporządzenia z dnia 24 czerwca 2022 roku.
- Przede wszystkim występują braki i nieścisłości w WiS-ach, przydałoby się jedno miejsce/ do której po stwierdzeniu nieprawidłowości lub braków można byłoby to zgłosić.
- W mojej ocenie WiS w części są dokumentami teoretycznymi, akademickimi nieprzystosowanymi do praktycznych aspektów projektowania dróg.

Podsumowanie

Na podstawie ankiety można sformułować następujące najważniejsze wnioski

- ▶ Konieczność kompleksowej aktualizacji oraz ujednolicenia WiS. Niezbędne jest usunięcie niespójności, aktualizacja zapisów oraz dopasowanie Wytycznych do realnych warunków projektowych, w szczególności dla dróg gminnych i powiatowych.
- ▶ Potrzeba wydania jednolitych komentarzy i interpretacji przepisów. W odpowiedziach podkreślano brak spójnych, oficjalnych objaśnień do obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych. Niejasne zapisy powodują rozbieżności w stosowaniu, konflikty interpretacyjne ze sprawdzającymi i zamawiającymi oraz zwiększają ryzyko błędów.
- ▶ Projektanci potrzebują praktycznych, systemowych szkoleń. Projektanci wskazują na potrzebę programów szkoleniowych zawierających przykłady rzeczywistych sytuacji projektowych, analizę problemów i omówienie sposobów ich rozwiązania. Wskazane byłoby zaangażowanie Izby Inżynierów do organizowania szkoleń. Należy rozważyć, czy do prowadzenia szkoleń Ministerstwo nie powinno powołać odpowiedni zespół ludzi, którzy w sposób jednolity będą przekazywać wiedzę zawartą w WiS-ach i jednocześnie przekazywać spójną interpretację.

Podsumowanie, cd.



- ▶ Uchylenie § 3 rozporządzenia zwiększyło poziom niepewności. Część projektantów uważa to za uporządkowanie sytuacji prawnej, jednak wielu widzi w tym zagrożenie. W ocenie wielu projektantów może to skutkować zmniejszeniem standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz utrudnieniem stosowania właściwych rozwiązań projektowych.
- ▶ Wskazano na niewystarczającą współpracę pomiędzy projektantami a zamawiającymi. Z ankiet wynika, że zamawiający często narzucają rozwiązania techniczne niezgodne z obowiązującymi przepisami lub wzorcami. Projektanci tracą narzędzie, które pomagałoby egzekwować bezpieczne i poprawne rozwiązania.
- ▶ Proces wdrażania WiS powinien zostać dokończony. Brak pełnego zestawu wzorców i standardów jest odbierany jako brak konsekwencji we wdrażaniu zmian. Jeśli wzorce i standardy mają być stosowane, powinny tworzyć kompletny, spójny i aktualny zbiór.
- ▶ W celu zapewnienia wysokiej jakości projektów drogowych konieczne jest uzupełnienie brakujących pozycji oraz ciągła aktualizacja już istniejących.

PODSUMOWANIE: Wyniki obu ankiet są wyjątkowo spójne.

Projektanci i zarządcy dróg mają zbliżone problemy i oczekiwania wobec WiS.



PROJEKTANCI



ZARZĄDCY DRÓG
SAMORZĄDOWYCH

KLUCZOWE POSTULATY (Aby WiS były potencjałem):



1. UPROSZCZENIE dokumentów



2. UZUPEŁNIENIE treści



3. DOSTOSOWANIE do realiów zarządców



4. ZAPEWNIENIE PRAKTYCZNYCH NARZĘDZI
wdrożeńiowych

Obie grupy chcą korzystać z WiS – ale tylko wtedy, gdy będą one **REALNYM WSPARCIEM**, a nie **barierą**.

KONGRES NAWIERZCHNI 2025

Kraków, 27-28 listopada

www.konferencjespecjalistyczne.pl