

Or.A.0531/10/19

Warszawa, 14 stycznia 2019 roku

Szanowny Pan

Marek Chodkiewicz

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Infrastruktury

Odpowiadając na pismo z 18 grudnia 2018 r. (wpłynęło 3 stycznia 2019 r.) DDP.4.0600.11.2017.GK.13 o przedstawienie uwag do projektu „Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów”, w pierwszej kolejności pragnę podkreślić, że Związek Powiatów Polskich z uznaniem odnosi się do pracy wykonanej przez zespół Wykonawcy, który opracował „Katalog...” wraz z materiałami dodatkowymi.

Niemniej na kanwie pisma przewodniego oraz opracowań opublikowanych na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury przedstawiamy – w oparciu o informacje przekazane przez praktyków, m.in. zarządy dróg powiatowych – następujące uwagi i sugestie:

1. Wyrażenie w bardzo krótkim czasie opinii na temat obszernych i szczegółowych rozwiązań – ZPP pismo otrzymał dnia 3 stycznia 2019 r., z terminem na przedstawienie uwag zakreślonym do 11 stycznia br. (6 dni roboczych) – obarczone jest realnym ryzykiem popełnienia błędu lub przeoczenia kwestii, które zostaną zweryfikowane dopiero w konkretnym działaniu. Ponadto trzeba wskazać, że na przykład środowiska zarządców i zarządów dróg powinny być włączone w prace nad „Katalogiem...” już na etapie określania przedmiotu opracowania, a potem zapoznawane z wynikami prac w ramach poszczególnych etapów. W związku z tym wnosimy o to, aby projekt „Katalogu...” wraz z materiałami dodatkowymi został zaprezentowany oraz przedyskutowany na posiedzeniu Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.

2. Jak można przeczytać w piśmie przewodnim kierującym projekt „Katalogu...” do konsultacji: „Przewiduje się, że Katalog, po przeprowadzeniu konsultacji, zostanie rekomendowany przez Ministra Infrastruktury do stosowania na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r., poz. 2068), a w przyszłości stanie się fakultatywnym elementem struktury wymagań technicznych w drogownictwie, nad którym w resorcie infrastruktury trwają prace.”. Warto mimo to podkreślić, że „Katalog...” powinien zachować charakter niewiążący – tak, jak ma to miejsce w innych państwach (*vide* „Charakterystyka katalogów zagranicznych” opracowana przez Wykonawcę). Swoboda inwestorów i projektantów musi pozostać na niezmienionym poziomie – na co zwracają wszak uwagę sami autorzy „Katalogu...”.

3. W „Katalogu...” znajduje się następujące stwierdzenie: „W przypadku stosowania katalogu należy się również upewnić, że przedstawione w nim rozwiązania konstrukcyjne oraz informacje towarzyszące są zgodne z aktualnymi normami i przepisami technicznymi.” (str. 17). Wydaje się, że skoro są to rozwiązania rekomendowane przez właściwego ministra, to powinny one w pełni gwarantować zgodność z przywoływanymi przepisami oraz gwarantować spełnienie wymagań norm i przepisów technicznych. Pozostawienie wskazanego zapisu może znacząco obniżyć wartość praktyczną dokumentu.

4. Należy także postawić pytanie, na ile rozwiązania katalogowe usprawnią postępowanie w zakresie uzgodnień z organami właściwymi w sprawach gospodarowania wodami – albowiem może się okazać, że mimo zastosowania typowych rozwiązań most lub przepust i tak trzeba będzie zaprojektować indywidualnie.

5. Co do kwestii *stricte* technicznych, to należy zasygnalizować dwa zagadnienia – jedno ogólne, drugie szczegółowe. W pierwszej kolejności wskazać trzeba, że wydaje się, iż korekty wymagają wszystkie te zapisy „Katalogu...”, w których regulacja wnika zbyt głęboko w sferę technologii i inżynierii materiałowej. Należy mieć na uwadze następujący fakt: w chwili obecnej obserwujemy bardzo szybkie przeobrażenia w sferze technologii i jakości, dlatego też w „Katalogu...” trzeba pominąć szczegółowe zapisy, które dotyczą rozwiązań konstrukcyjnych, materiałów oraz ich parametrów. Wszystkie zapisy „Katalogu...” powinny zawierać wymagania podstawowe stanowiące wytyczne dla wymagań szczegółowych zawartych w postanowieniach wyższej rangi, np. w Specyfikacjach Technicznych. Punkty „Katalogu...” powinny odwoływać się do aktualnych norm, zawierających uszczegółowienia techniczne zapisów w SST, a także niezbędnej wiedzy technicznej i doświadczenia.

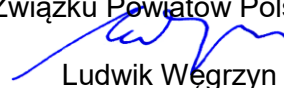
Po drugie, w Zeszycie Z4 dot. obiektów belkowych z prefabrykatów strunobetonowych (str. 84 i nast.), proponujemy uzupełnić część dot. obiektów jednoprzęsłowych o belki płytowe DS6 i DS9, ponieważ

dla pręseł o niewielkich rozpiętościach przekrój płytowy z zastosowaniem płyty DS ma korzystniejszy stosunek h/l (wysokość konstrukcyjna/rozpiętość) od belki typu „odwrócone T”.

6. Bardzo interesujące stwierdzenie zostało zawarte w dokumencie pn. „Oszacowanie potencjalnych oszczędności wynikających z zastosowania Katalogu”. Mianowicie: „W dzisiejszych czasach projektowanie jest procesem, krótkim. Czas jaki jest przeznaczony na zaprojektowanie inwestycji jest coraz bardziej ograniczany. Więcej czasu zajmuje pozyskanie decyzji, uzgodnień, zezwoleń. Taki podejście powoduje brak czasu na dokładną analizę wyników obliczeń, a co za tym idzie niedokładne podejście do optymalizacji.” (str. 9). Pogląd ten czyni uzasadnioną tezę mówiącą o tym, że część administracyjnoprawna fazy przygotowania inwestycji drogowej niewątpliwie powinna stać się przedmiotem prac eksperckich – i być może w dalszej kolejności legislacyjnych

Z poważaniem,

Prezes Zarządu
Związku Powiatów Polskich



Ludwik Węgrzyn