

## XXVIII Seminarium Techniczne PSWNA

# W oczekiwaniu na nowe dokumenty techniczne

Najbliższe miesiące przyniosą długo wyczekiwane przez branżę drogową zmiany w dokumentach technicznych. Eksperci, pod przewodnictwem GDDKiA, przygotowują katalogi typowych konstrukcji, wytyczne techniczne, czy też pakiety ogólnych specyfikacji technicznych. Zmiany pod tym względem widać także na drogach wojewódzkich. Nowe standardy mają nie tylko uporządkować dokumenty techniczne, ale i pozwolić na szybszą budowę dróg z użyciem nowatorskich technologii i materiałów. O tym ważkim zagadnieniu dyskutowano podczas XXVIII Seminarium Technicznego Polskiego Stowarzyszenia Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych „Spojrzenie w przyszłość nawierzchni asfaltowych”, które odbyło się 25-27 marca br. w podwarszawskich Falentach.

Ostatnie przygotowań nowych dokumentów technicznych poinformował **Wacław Michalski**, dyrektor Departamentu Technologii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

– *Pierwszy z nich – Katalog Typowych Konstrukcji Podatnych i Półsztywnych jest ukończony. Gotowe jest już nawet zarządzanie Dyrektora Generalnego do wprowadzenia go w życie, problem polega jednak na tym, że zapisy zawarte w tym dokumencie są w wielu punktach sprzeczne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* – informuje Wacław Michalski.

W tej sprawie GDDKiA wystąpi do ministra transportu o zmianę sprzecznych przepisów.

Kolejny z katalogów konstrukcji sztywnych jest w ostatniej fazie opracowywania przez ekspertów Politechniki Wrocławskiej. Podobnie wygląda sprawa przygotowywanego przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów Katalogu Remontów i Wzmocnień, którego zaawansowanie wynosiło na koniec marca 90-procent. Cztery z katalogów odnoszących się do typowych elementów mostowych jest przygotowywany do opracowania, o tym kto

go wykona, rozstrzygnie przetarg. W ostatnim czasie został także zgłoszony wniosek o opracowanie katalogu typowych nawierzchni dla ruchu lokalnego, mającego objąć swoim zakresem między innymi takie elementy jak budowę ścieżek rowerowych czy dojazdów do posesji. Ten pomysł jest na razie na etapie koncepcji.

Nie ustają też prace zespołów ekspertów przygotowujących uaktualnione wersje Wytycznych Technicznych. Wymagania Techniczne WT1-2013 i WT2-2013 są już ukończone i poddane opiniowaniu (oba dokumenty są dostępne na stronie internetowej GDDKiA uwagi na ich temat można zgłaszać do 24 maja br.). Nowelizacja WT-4 pod koniec marca 2013 była zaawansowana w 10 procentach. Natomiast w przypadku WT-5 2013 GDDKiA wciąż poszukuje ekspertów, którzy chcieliby włączyć się do pracy nad nowelizacją.

### Specyfikacja specyfikacji nierówna

Trwają także prace nad opracowaniem nowych ogólnych specyfikacji technicznych. Te, które istniały do tej pory przysparzały podczas inwestycji dużo kłopotów. Raziły nieaktualnością i nadmierną szczegółowością. Nowe dokumenty, jak zapowia-



Wacław Michalski – dyrektor Departamentu Technologii w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Andrzej Wyszyński – prezes PSWNA

Fot. PSWNA

da dyrektor Wacław Michalski, mają być tak tworzone, aby w konstrukcjach drogowych kierować się właściwościami fizyko-mechanicznymi materiałów i wyrobów budowlanych, a nie źródłem ich pochodzenia czy metodą produkcji. Na jakim etapie są prace w jedenastu zespołach odpowiadających za przygotowanie poszczególnych specyfikacji?

Dokumenty dotyczące spraw podłoża gruntowego i robót ziemnych są w zasadzie na ukończeniu. Grupa ekspertów pod przewodnictwem prof. Zygmunta Meyera przedstawiła projekt OST z zaznaczeniem, które jego fragmenty wymagają jeszcze analizy. W drugim z zespołów ds. diagnostyki nawierzchni drogowej zakończono prace nad trzema specyfikacjami, natomiast prace nad kolejnymi trzema są na ukończeniu.

– *Trudność tego zespołu polega na tym, że w międzyczasie zmieniono system oceny stanu nawierzchni z dawnego SOSN na system DSN* – mówi Wacław Michalski.

Bardzo sprawnie pracuje zespół ds. betonu i nawierzchni betonowych – opracowania są już niemal na ukończeniu. Złożenie gotowego dokumentu jest planowane na czerwiec br. Jeszcze lepiej sytuacja wygląda w zespole do spraw podbudów związanych i niezwiązanych. Prace realizowane pod kierownictwem Bogdana Wojewódzkiego z Wojskowej Akademii Technicznej mają zakończyć się w kwietniu br.

W piątym z zespołów zajmującym się sprawami przebudów, renowacji i rehabilitacji dróg z dziewięciu specyfikacji zakończone są prace nad czterema. Finisz jest planowany na październik br. Niestety wciąż nie ruszył z miejsca kolejny z zespołów ds. robót mostowych i obiektów inżynierskich. Po rezygnacji z przewodnictwa w tym zespole profesora Henryka Zolba jego zastępcą został profesor Tomasz Siworski z Politechniki Rzeszowskiej. Z uwagi na rozpoczęcie prac dopiero w grudniu ubiegłego roku zespół nie przedstawił jeszcze projek-

tów OST. Nowy przewodniczący zadeklarował, że zadanie będzie wykonane najpóźniej do marca przyszłego roku.

W ocenie przedstawiciela GDDKiA kłopoty są też w kolejnym z zespołów ds. nawierzchni asfaltowych. Jest to po części spowodowane tym, że są to najdroższe elementy konstrukcji drogi.

– Przyznam, że część uczestników pracujących w zespołach źle pojęła jego ideę. Niektórzy uczestnictwo w tworzeniu specyfikacji traktują jako pole do załatwienia swoich spraw – stwierdza przedstawiciel GDDKiA. – Do jakiegoś konsensusu musi dojść, na razie stanęliśmy na punkcie 6 specyfikacji tj. odbiory i tolerancje.

Zakończenie prac zespołu ds. urządzeń bezpieczeństwa ruchu, pod kierownictwem profesora Tadeusza Sandeckiego zaplanowano pierwotnie na wiosnę br. Jak jednak informuje W. Michalski, mogą one potrwać jeszcze do czerwca. W połowie roku mają być także gotowe OST w zakresie elementów wyposażenia i ochrony środowiska.

Bardzo duże kłopoty są natomiast w zespole ds. robót przygotowawczych, geodezyjnych i odwodnieniowych. O ile prace nad OST w zakresie geodezji powinny zostać zakończone na kolejnym roboczym spotkaniu zespołu, to w zakresie odwodnienia i przygotowania prace są jeszcze dalekie od finału. To wynik braku specjalistów w tej dziedzinie. Zespół wymaga pilnego rozszerzenia, czynione są między innymi starania, które pozwoliłyby na współpracę z wyższą uczelnią rolniczą.



➔ Ostatni z zespołów – ds. utrzymania dróg pod kierownictwem prof. Mirosława Graczyka z IBDiM znajduje się w połowie pracy, którą powinien skończyć do końca czerwca br.

### Kawa na ławę dla projektanta

Filozofię zarządzania drogami wojewódzkimi opartą na wytycznych projektowych i technicznych dla tej kategorii dróg zaprezentował **Zbigniew Tabor**, dyrektor ZDW w Katowicach.

– Sytuację w drogownictwie określiłbym jako „samokłęski małe”, wszyscy się starają, wszyscy narzekają, że na drogi nie ma pieniędzy, natomiast, jak już te fundusze są, to zostają wydatkowane w sposób nie do końca efektywny – uważa dyrektor ZDW w Katowicach.

Prelegent próbował na przykładzie trójkąta: projektant, inwestor, wykonawca pokazać poszczególne proble-

my jakie napotykają uczestnicy procesu budowy dróg.

– Jeśli chodzi o projektantów, to w pierwszych latach funkcjonowania zarządów dróg wojewódzkich generalnie stosowali oni własne autorskie rozwiązania, polegające na kopiowaniu swoich wcześniejszych projektów – wspomina dyrektor ZDW. – Standardowo stosowany był pakiet nawierzchni bitumicznych nazywany potocznie katalogiem typowych konstrukcji nawierzchni, bez analizy podłoża, na którym będzie układana oraz bez podania danych materiałowych warstw bitumicznych. Projektant na rysunku po prostu przerysowywał rozwiązanie katalogowe. Skutkowało to pełną dowolnością wykonawcy w stosowaniu różnych, często najtańszych materiałów i brakiem możliwości skutecznej egzekucji jakości.

Chcąc wyeliminować ten problem, ZDW w Katowicach zaczął w przypadku projektów uszczegóławiać

opis przedmiotu zamówienia. Szybko jednak drogowcy doszli do wniosku, że skoro wszystkie projekty dotyczą dróg wojewódzkich, to nie ma powodu, aby do każdego zamówienia specjalnie tworzyć przedmiot zamówienia. Skutkiem tego było opracowanie wytycznych projektowych.

– Powstały wytyczne zakresu dokumentacji projektowej do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także zakres dokumentacji projektowej do uzyskania decyzji o pozwoleniu na budowę, jak również wytyczne odnoszące się do konstrukcji nawierzchni dróg. Do tego doszła także konstrukcja nawierzchni chodników, okazuje się bowiem, że i w tym elemencie można popełnić bardzo dużo błędów – wylicza Z. Tabor.

W Zarządzie Dróg Wojewódzkich w Katowicach powstały też kolejne wytyczne projektowe dotyczące budowy ciągu pieszo-rowerowego czy zatoki autobusowej. Dodatkowo roz-



Techniczne seminaria PSWNA cieszą się niesłabnącym zainteresowaniem uczestników

Fot. PSWNA

pisano całą część geodezyjną, aby projektant wiedział, co leży w jego zakresie obowiązków. Dodano także założenia kosztorysowe, a w ostatnim czasie powstały wytyczne odnoszące się do barier ochronnych.

Jak podkreśla dyrektor ZDW w Katowicach, tworzone wytyczne nie są konkurencją dla tych opracowanych przez GDDKiA. Stanowią jednak odpowiedź na zapotrzebowanie dla nieco innych uwarunkowań obowiązujących na drogach wojewódzkich.

– *Zrobiliśmy taki pakiet wytycznych, żeby projektant został osadzony w pewnych realiach. Dostarczamy mu to, czego od niego oczekuje zamawiający. Wytyczne jednak nie zastępują całego prawa, a stanowią jedynie jego zebranie i uszczegółowienie do realizacji określonego celu* – mówi przedstawiciel ZDW.

## Wszyscy wiedzą co robić, a jednak...

W zasobach katowickiego ZDW poza wytycznymi projektowymi są także wytyczne techniczne dla dróg wojewódzkich. Dzięki nim wszyscy użytkownicy procesu budowlanego dysponują jednakową wiedzą. Wykonawcy na długo przed ogłoszeniem przetargu wiedzą czego inwestor będzie oczekiwał. Co ważne, nowe, cyklicznie aktualizowane wytyczne (obecnie gotowy jest już zbiór wytycznych na 2013 rok) były wprowadzane po wcześniejszym ich przetestowaniu na budowach.

– *Wytyczne techniczne są opublikowane i stanowią prawo lokalne, bowiem sejmik województwa upo-*

## Andrzej Wyszyński, prezes PSWNA:

– Ostatni czas dla drogownictwa nie był łatwy. W wielu przekazach dotyczących naszej branży, ludzi zajmujących się budowaniem dróg przedstawiano jako niekompetentnych, nie znających się na swojej pracy. Takie krzywdzące poglądy szczególnie dotyczą nas, którzy z drogami jesteśmy związani od lat i wiemy jak wiele dobrych rzeczy w tym czasie udało nam się zrobić.

Niestety czasem zdarzają się także przykłady złych praktyk, nie powinny one jednak uderzać w dobre imię całej branży. Jako środowisko drogowców, starających się należycie wykonywać swoją pracę, powinniśmy zabiegać o eliminowanie zachowań, które nie służą ani drogom, ani wizerunkowi branży. Dbałość o to leży w interesie zarówno inwestorów, jak i wykonawców i jestem przekonany, że potrafimy kompetentnie współpracować w tym zakresie.

Teraz, w przeddzień kolejnej perspektywy unijnej, ta współpraca jest szczególnie istotna. Wspólnie powinniśmy wyciągnąć wnioski z pierwszego okresu, który nie



okazał się takim sukcesem, na jaki liczyliśmy i przygotować się do nowego rozdania – zarówno od strony przepisów, jak i wykonawstwa.

Nasz wkład w dążeniu do tego celu, to między innymi seminaria, na których wciąż mamy mnóstwo ciekawych spraw do omówienia – prezentujemy najnowsze rozwiązania, dyskutujemy o przepisach i pokazujemy kierunki rozwoju drogownictwa.

Jestem przekonany, że jeśli skupimy się na rzeczach ważnych, będziemy działać ofensywnie i z optymizmem patrzeć w przyszłość, to za kilka lat pozwoli nam to z satysfakcją stwierdzić, że pieniądze unijne zostały wydane dobrze i wszyscy jesteśmy zadowoleni.

Jeżeli będziemy ofensywnie i pozytywnie patrzeć w przyszłość, to będzie nasza najlepsza droga do sukcesu.

*ważnił mnie do wprowadzania standardów na drogach wojewódzkich – informuje Zbigniew Tabor. – Wprowadziliśmy między innymi dla SMA dwa rodzaje asfaltu PMB 45/80-55 w ciągu drogi i na obiektach mostowych, natomiast w strefie skrzyżowania PMB 25/55-60. Dodatkowo w najnowszym wytycznych wyróżniona strefa skrzyżowania będzie rozszerzona, ze względu na czas obciążenia nawierzchni, o strefę ruchu powolnego.*

Dla betonu asfaltowego dla warstwy ścieralnej stosowanej tylko

w ciągu drogi przewidziano asfalt wielorodajowy 35/50 albo asfalt modyfikowany PMB 45/80-55.

– *Regułą jest to, że nie stosujemy zwykłych asfaltów drogowych, tylko wielorodajowe albo modyfikowane. W wytycznych zapisana jest stała 4-cm grubość warstwy ścieralnej i 8-cm warstwy wiążącej, jest też jeden rodzaj podbudowy zasadniczej* – mówi dyrektor ZDW.

Nowością w stosunku do istniejących w Polsce wytycznych technicznych są wymagania wobec badania

► typu mieszanki mineralno-asfaltowej, które szczegółowo opisują wymagania zamawiającego co do sprawozdania z badania typu oraz wzór formularza kontrolnego.

– Wcześniej wykonawca wiedział, że ma złożyć receptę, ale pojęcie recepty mieszanki mineralno-asfaltowej było przez niego traktowane bardzo szeroko – stwierdza Zbigniew Tabor. – W naszych wytycznych badania typu jest dokładnie rozpisane punkt po punkcie, jaki komplet dokumentów należy przygotować, jest też gotowy formularz kontrolny, w którym wykonawca nanosi pewne dane z recepty, a my sprawdzamy czy wszystko jest zrobione, jak należy. W oddzielnych wytycznych ujęto też związania międzywarstwowe oraz połączenia i grubości pakietów warstw.

Pomimo wyznaczenia wytycznych technicznych, wykonawcy wciąż popełniają błędy. Nie brakuje firm, które usiłują zatwierdzić materiały niezgodne z wymaganiami. Podejmowane są też próby wykonania prac z innych materiałów niż zatwierdzone, czy też prowadzenia prac niezgodnie z ustaloną technologią.

– W ostatnim czasie plagą jest też uchylanie się wykonawców od napraw w okresie rękojmi. Teoretycznie w tym okresie mamy drogę chronioną, w praktyce jednak wykonawcy nie przyjeżdżają na przeglądy pogwarancyjne, nie reagują na nasze wezwania, a firmy ubezpieczeniowe, nie chcąc płacić odszkodowań, uruchamiają sztaby swoich prawników – mówi dyrektor ZDW. – Jeśli chodzi o nieprawidłowości w receptach, to

*nagminny jest brak sprawozdań z wykonywanych badań, wpisywane są też błędne jednostki oraz symbole. Brakuje załączników do recept czy deklaracji zgodności materiałów ze znakiem CE lub B. Zdarza się niezgodność recepty z dołączonymi dokumentami, błędy w obliczeniach asfaltu rozpuszczalnego, lub w obliczeniach wolnej przestrzeni w mieszance mineralnej.*

### Nie wszystko da się rozwiązać wytycznymi

Jeśli chodzi o wykonawcę, problemem jest też wyboista droga prowadząca do jego wyboru. Dyrektor Zbigniew Tabor za bezsensowne uznaje stawianie wykonawcy jakichkolwiek kryteriów i wymogów skoro ten może przedłożyć dokument, który spełni te wymogi w myśl artykułu 26 ustęp 2b Prawa zamówień publicznych, w którym czytamy że wykonawca może polegać na wiedzy i doświadczeniu, potencjale technicznym, osobach zdolnych do wykonania zamówienia lub zdolnościach finansowych innych podmiotów, niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nimi stosunków. Wykonawca w takiej sytuacji zobowiązany jest udowodnić zamawiającemu, iż będzie dysponował zasobami niezbędnymi do realizacji zamówienia, w szczególności przedstawiając w tym celu pisemne zobowiązanie tych podmiotów do oddania mu do dyspozycji niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonaniu zamówienia.

– Często słyszy się pytanie, dlaczego zamawiający wybrał takiego wykonawcę przecież wiadomo było, że on tego nie zrobi dobrze i terminowo. Odpowiedzią na to jest właśnie wspomniany art. 26 ust. 2b. Liberalizacja rynku liberalizacją, ale jeśli wydajemy pieniądze, to chcielibyśmy uzyskać odpowiednią jakość. Tymczasem ten artykuł skutecznie to blokuje przerzucając na zamawiającego pełną odpowiedzialność za jakość, w myśl zasady, skoro sobie wybrałeś takiego wykonawcę, to teraz masz od niego ją wyegzekwować – stwierdza Z. Tabor. Przypominając jednocześnie art. 91 ust. 3 Pzp mówiący że kryteria oceny ofert nie mogą dotyczyć właściwości wykonawcy, a w szczególności jego wiarygodności ekonomicznej, technicznej lub finansowej.

– Te dwa artykuły sprowadzają się do tego, że ja coś mogę zrobić, dlatego, że znajomy szwagra się na tym zna, wystarczy że on potwierdzi pisemnie, że udzieli mi wiedzy. To jest absurd. Równie dobrze kierownik budowy też mógłby nie mieć uprawnień, bo ktoś mógłby mu udzielić wiedzy – dodaje dyrektor. – W art. 91 ust. 2 Pzp czytamy, że oprócz ceny, przy wyborze wykonawcy można brać pod uwagę także inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia. Jest to chociażby jakość, ale jak ja mam ją na etapie oferty ocenić? Jakich ja mam żądać dokumentów, żeby sprawdzić czy jedna firma oferuje lepszą jakość niż inna firma, pamiętając o tym, że przecież nie wolno mi oceniać firmy? – pyta przedstawiciel ZDW.

KONRAD DUDEK