

Zrównoważone i trwałe drogi

tekst: **TOMASZ ORŁOWSKI**, Polski Kongres Drogowy

Zamiast w Wiśle 29 października 2020 r. Śląskie Forum Drogownictwa odbyło się jako wydarzenie online – *Webforum: Zrównoważone i trwałe drogi*. Zgodnie z tradycją, było bardzo interesująco i międzynarodowo – referaty wygłosili przedstawiciele siedmiu krajów.

W pierwszej sesji konferencji tematami wystąpień były najważniejsze wyzwania, przed jakimi staje obecnie drogownictwo. Sekretarz generalny PIARC, Patrick Mallejacq, podzielił się doświadczeniami z pracy tej największej drogowej organizacji w sytuacji pandemii.

COVID jasno pokazał, że świat nie był dobrze przygotowany do radzenia sobie z pandemią w aspekcie sanitarnym – stwierdził Mallejacq. W transporcie drogowym potrzebne będą zmiany w takich dziedzinach, jak projektowanie urządzeń i pojazdów, obszary poddawane kontroli, rodzaje usług, które mają być świadczone, programy rozwoju infrastruktury, ochrona pracowników, zabezpieczenia sanitarne, monitorowanie i przetwarzanie danych o użytkownikach.

Walcząc z COVID-19, nie można jednocześnie tracić z oczu pilnych wyzwań stojących przed transportem drogowym. Chodzi o fundamentalne kwestie: zmniejszenie śladu węglowego, pomoc w walce ze skrajnym ubóstwem, poprawa dostępności i mobilność dla wszystkich oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Tych problemów nie zmieni ustalenie priorytetów sanitarnych, dokonywane wybory muszą łączyć wszystkie cele. Wymiana informacji będzie również przydatna do wdrażania zaleceń sanitarnych w kluczowych politykach transportowych, takich jak udoskonalone opcje współdzielonej mobilności w miastach, podniesienie jakości usług transportu publicznego, promowanie zintegrowanego transportu multimodalnego, powiązanie technologii telekomunikacyjnych i transportowych.

Pojawiają się dodatkowe kwestie o strategicznym znaczeniu – ekonomiczne i społeczne skutki COVID-19 są szeroko odczuwane i w agendach rządowych, i sektorze prywatnym. Operatorzy z sektora transportu drogowego borykają się z rozległymi konsekwencjami związanymi ze zmniejszeniem przychodów, to z kolei ma wpływ na systemy bankowe i zdolności kredytowe. W niektórych krajach nastąpiło spowolnienie realizacji projektów infrastrukturalnych ze względu na ograniczenie finansowania.

Kolejna pandemia musi zastać administrację drogową i transportową bardziej uodpornioną, to znaczy lepiej przygotowaną na kolejne fazy: zapobiegania, powstrzymywania, rozwoju zagrożeń, a następnie odbudowy i adaptacji, tak aby umożliwić światu powrót do (nowej) normalności.

To tematy, którymi zajmować się będą Komitety Techniczne i Grupy Zadaniowe PIARC w najbliższych latach.

W Niemczech reforma administracji, a w Polsce – przepisów

O wpływie COVID-19 na działalność FGSV (Towarzystwo Badawcze Dróg i Komunikacji) mówił z kolei zastępca dyrektora tej wielkiej niemieckiej organizacji, dr Sven-Martin Nielsen.

Pomimo pandemii w Niemczech zgodnie z planem od 1 stycznia 2021 r. nastąpiła zmiana w zarządzaniu siecią drogową. Do tej pory autostrady były w zarządzie poszczególnych krajów związkowych (landów), teraz zostaną skupione w jednej insty-

tucji – Autobahn GmbH des Bundes. Spółka należy do skarbu państwa i ma zatrudniać docelowo 15 tys. osób. Ich zadaniem będzie planowanie i budowa nowych dróg oraz utrzymanie sieci. Spółka będzie stosować w swojej działalności standardy techniczne FGSV. Wiele osób z jej ścisłego kierownictwa brało wcześniej udział w wypracowywaniu tych dokumentów.

W Polsce – o czym mówił Grzegorz Kuczaj, naczelnik Wydziału Przepisów Technicznych w Ministerstwie Infrastruktury – system do pewnego stopnia przypominający niemiecki dopiero zaczyna powstawać. Do tej pory panował prymat przepisów prawa – ustawy Prawo budowlane i przepisów techniczno-budowlanych. Pod tą nazwą kryją się głównie trzy rozporządzenia: w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie oraz w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Wszystkie te rozporządzenia były wielokrotnie zmieniane i aktualizowane; korzystanie z nich utrudnia fakt, że żadne nie posiada tekstu jednolitego.

Dotychczasowe przepisy techniczno-budowlane w drogownictwie stracą moc 20 września 2022 r. i dlatego w Ministerstwie Infrastruktury trwają prace nad nowymi regulacjami. Według zapowiedzi, nowe PTB dotyczące dróg publicznych zawarte będą w jednym rozporządzeniu i będą miały charakter ogólnych wymagań funkcjonalno-technicznych. Tym samym nie będą zawierać szczegółów technologicznych i materiałowych, ale stanowić zwięzły zbiór najważniejszych warunków (celów), które musi spełnić obiekt budowlany. Sposoby, w jakie można spełnić te wymagania, zostaną uszczegółowione we wzorcach i standardach (WiS) rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu. Obecnie trwają publiczne konsultacje projektów wytycznych do projektowania dróg i mostów.

Merytoryczne sesje techniczne

Podczas technicznych sesji Webforum poruszono wiele typowych dla Śląskiego Forum Drogownictwa tematów, jak nowoczesne nawierzchnie asfaltowe, metody ich diagnostyki, technologia ITS w drogownictwie i innowacje materiałowe w budownictwie drogowym. Mówiono także o zasadach dotyczących oceny jakości wykonywanych nawierzchni asfaltowych i obniżkach wynagrodzenia wykonawcy za niedotrzymanie parametrów w Austrii, Niemczech i Polsce.

