

Nowa struktura przepisów w mostownictwie



dr hab. inż. prof. IBDiM
JANUSZ RYMSZA
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
w Warszawie
ORCID: 0000-0002-0855-7036



dr hab. inż. prof. IBDiM
BARBARA RYMSZA
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
w Warszawie
ORCID: 0000-0002-0504-2360

Trwają prace nad stworzeniem nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych w mostownictwie, w tym wymagań, które należy zapewnić przy projektowaniu, budowie i utrzymaniu drogowych obiektów inżynierskich.

Środowisko polskich inżynierów od lat zgłasza postulat zmiany systemu przepisów techniczno-budowlanych regulujących zasady projektowania i realizacji drogowych obiektów inżynierskich [1, 2]. Podstawowe zastrzeżenia budzi niemożność sprawnej nowelizacji przepisów, które decydują o przebiegu procesu budowlanego, a przede wszystkim o jego aspektach technicznych. Bolączką jest także ogromne rozproszenie zapisów, które są zawarte w różnego rodzaju dokumentach, zarówno w wielu ustawach oraz rozporządzeniach (blisko 100 aktów prawnych), jak i w różnego rodzaju: instrukcjach, wytycznych, katalogach i zaleceniach oraz w coraz liczniejszych i obszerniejszych normach. Na przykład w zbiorze polskich norm w sektorze budownictwa znajduje się ponad 2 500 norm. Wśród nich znajdują się normy europejskie dotyczące projektowania konstrukcji obiektów budowlanych, tzw. Euro-

kody. Ich obszerność (która dorównuje ich niespójności i niejednoznaczności) jest nieporównywalna z jakimkolwiek innym zbiorem norm – liczący 10 Eurokodów zbiór ma około 5 000 stron i składa się z 59 części [3]. Tak więc niemożność sprawnej nowelizacji przepisów ma miejsce w sytuacji występowania w tych przepisach sprzecznych, niespójnych lub, co najmniej, niejednoznacznych zapisów.

Ustawy i rozporządzenia, zgodnie z art. 87 Konstytucji, są źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej. Pozostałe, wymienione wyżej dokumenty zawierające przepisy techniczne stanowią źródło wiedzy technicznej i są przeznaczone do dobrowolnego stosowania.

Bezpieczeństwo publiczne wymaga, aby na polskich drogach obowiązywały standardy gwarantujące bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz należytą trwałość drogowych obiektów inżynierskich. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że bezpieczeństwo oraz trwałość obiektów powinny być zapewnione w całym kraju na takim samym poziomie – należy wskazać projektantom, wykonawcom, a przede wszystkim zarządcom dróg, jakie warunki powinny spełniać poszczególne elementy obiektów oraz jakimi sposobami można je uzyskać. W tym celu powinna powstać spójna struktura przepisów techniczno-budowlanych. Struktura ta powinna przede wszystkim gwarantować możliwość bieżącej korekty zapisów, które w szczególności w zakresie rozwiązań technicznych szybko ulegają dezaktualizacji.

Obecna struktura przepisów

W obecnej strukturze przepisów techniczno-budowlanych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich (zwanymi dalej „obiettami”) nadrzędną rolę pełnią dwie

ustawy: ustawa Prawo budowlane [4] i ustawa o drogach publicznych [5]. Ustawy te są bezpośrednio związane z projektowaniem, realizacją, eksploatacją i utrzymaniem obiektów. Na podstawie delegacji art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane [4] wydano rozporządzenie dotyczące drogowych obiektów inżynierskich (zwane dalej „rozporządzeniem obiektowym”) [10]. Tak więc wymagania techniczne zawarte w tym rozporządzeniu mają charakter obligatoryjny. Z tej samej delegacji powinno powstać rozporządzenie określające warunki techniczne użytkowania drogowych obiektów inżynierskich, ale na razie takiego dokumentu nie opracowano.

Część wymagań podanych w rozporządzeniu obiektowym mocno się zdezaktualizowała. Niektóre zapisy powinny być usunięte (a używając nomenklatury normalizacyjnej, wycofane bez zastąpienia). Oto jeden z przykładów: zgodnie z § 153 ust. 3 pomostem masywnym jest pomost wykonany z płyt betonowych. Wydaje się, że od wielu dziesiątków lat pomosty masywne były i będą nadal przede wszystkim wykonane na budowie jako monolityczne.

Wymagania techniczne uregulowane przepisami ustawy Prawo budowlane [4] są stosowane bezpośrednio lub na podstawie przepisów innych ustaw, a w szczególności: 1) ustawy o normalizacji [7], 2) ustawy o wyrobach budowlanych [8], które, wraz z wydanymi na ich podstawie rozporządzeniami, stanowią przepisy aplikacyjne. Przepisy te dotyczą systemu normalizacji obejmującego m.in. wprowadzanie przez Polski Komitet Normalizacyjny norm europejskich, oznaczanych jako PN-EN, oraz wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych na podstawie europejskich i krajowych ocen technicznych.

Należy wskazać projektantom, wykonawcom, a przede wszystkim zarządcom dróg, jakie warunki powinny spełniać poszczególne elementy drogowych obiektów inżynierskich oraz jakimi sposobami można je uzyskać. W tym celu powinna powstać spójna struktura przepisów techniczno-budowlanych.

Normy PN-EN mogą być stosowane dobrowolnie lub obowiązek ich stosowania może zostać nałożony w przepisach techniczno-budowlanych albo w specyfikacjach istotnych warunków zamówienia, o których mowa w ustawie Prawo zamówień publicznych [6].

Wprowadzanie do obrotu wyrobów budowlanych w systemie europejskim jest unormowane przepisami unijnymi – rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 [9], a w systemie krajowym – ustawą o wyrobach budowlanych [8] i wydanym na jej podstawie rozporządzeniem dotyczącym krajowym ocen technicznych [11] oraz rozporządzeniem dotyczącym deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz znakowania znakiem budowlanym [12]. Stosowanie obu krajowych rozporządzeń jest obligatoryjne i prowadzi do wydawania krajowych ocen technicznych oraz certyfikatów zgodności.

Uzupełnieniem obligatoryjnych wymagań technicznych zawartych w ustawach i rozporządzeniach są wymagania techniczne stosowane dobrowolnie, podane w różnych opracowaniach, takich jak np. instrukcje, podręczniki dobrych praktyk i katalogi.

Propozycja nowej struktury przepisów

Zakres tematyczny rozporządzenia

Według art. 5 ustawy Prawo budowlane [4] obiekt budowlany wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować, zapewniając spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 [9]. Wymagania te dotyczą:

- a) nośności i stateczności konstrukcji,
- b) bezpieczeństwa pożarowego,
- c) higieny, zdrowia i środowiska,
- d) bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów,
- e) ochrony przed hałasem,
- f) oszczędności energii i izolacyjności cieplnej,
- g) zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych.

W wyniku obecnie prowadzonych prac rozporządzenie obiektowe [10] zostanie ograniczone do warunków technicznych mających istotny wpływ na spełnienie przez drogowe obiekty inżynierskie podstawowych wymagań podanych w ustawie Prawo budowlane [4]. Ograniczenie liczby warunków technicznych zawartych w rozporządzeniu obiektywnym zniweluje bariery prawne we wprowadzaniu aktualnej wiedzy naukowej i technicznej w budownictwie mostowym w kraju.

Zakres tematyczny wytycznych rekomendowanych

Na podstawie szczegółowych wymagań technicznych zawartych w dotychczasowym

Oprócz wytycznych projektowych, realizacyjnych i eksploatacyjnych opracowywane są również wytyczne dotyczące oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich, a także zasady powiązania wymagań technicznych z technologią BIM, łącznie z przykładowymi narzędziami cyfrowymi.

rozporządzeniu obiektywnym oraz normach europejskich zostanie opracowany zestaw wytycznych tematycznie skoncentrowanych na poszczególnych zagadnieniach związanych z mostownictwem.

Wytyczne będą zawierały wzorce i standardy, o których mowa w art. 17 ust. 3 i 4 ustawy o drogach publicznych [5] oraz będą rekomendowane do stosowania przez ministra właściwego ds. transportu.

Aktualnie, przez zespoły ekspertów z różnych jednostek naukowych i biur projektowych, są opracowywane następujące wytyczne rekomendowane:

- 1) Wytyczne obliczania światła mostów i przepustów hydraulicznych.
- 2) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania zabezpieczeń przeciwpożarowych drogowych obiektów inżynierskich.
- 3) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania wentylacji tuneli drogowych.
- 4) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z warunkami terenowymi.
- 5) Katalog typowych elementów i urządzeń wyposażenia drogowych obiektów inżynierskich.
- 6) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów i urządzeń ochrony środowiska na drogowych obiektach inżynierskich.
- 7) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych drogowych obiektów inżynierskich.
- 8) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania zabezpieczenia antykorozyjnego elementów betonowych drogowych obiektów inżynierskich.
- 9) Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów i urządzeń niezwiązanych z prowadzeniem ruchu drogowego po obiektach inżynierskich.

Opracowywane są również wytyczne dotyczące oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich, a także zasady powiązania wymagań technicznych z technolo-

gią BIM, łącznie z przykładowymi narzędziami cyfrowymi.

Zakres tematyczny innych opracowań niż wytyczne rekomendowane

Inne opracowania zawierające wymagania techniczne w zakresie mostownictwa, np. instrukcje, podręczniki, katalogi i zalecenia, będą stosowane dobrowolnie, jednak nie powinny być nazwane „wytycznymi”, gdyż nazwa ta powinna być używana wyłącznie w odniesieniu do dokumentów rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu.

Schemat graficzny propozycji nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich pokazano na rys. 1.

Różnice we wprowadzaniu do obrotu prawnego rozporządzenia i wytycznych rekomendowanych

Procedura wprowadzenia rozporządzenia lub zmian w rozporządzeniu (tj. nowelizacja rozporządzenia) jest z zasady długotrwała. Poszczególne etapy niezbędne do przeprowadzenia nowelizacji są następujące:

- 1) przygotowanie tekstu rozporządzenia lub zmian do rozporządzenia,
- 2) przeprowadzenie uzgodnień wewnątrzresortowych,
- 3) przeprowadzenie uzgodnień międzyresortowych,
- 4) przeprowadzenie konsultacji społecznych,
- 5) przeprowadzenie uzgodnień w Komisji Prawniczej w ramach Rządowego Centrum Legislacji (RCL),
- 6) uzyskanie podpisu ministra właściwego ds. transportu,
- 7) notyfikacja (urzędowe zawiadomienie) Komisji Europejskiej.

Po każdym etapie uzgodnień pierwotny tekst rozporządzenia lub jego nowelizacji ulega zmianom. Zmiany mogą mieć różny charakter: merytoryczny, prawny lub stylistyczny. Ale bywają też zmiany tak radykalne, że po podpisaniu rozporządzenia lub nowelizacji przez ministra autorzy pierwotnego tekstu mają wątpliwości, czy ich intencje zostały przez Ustawodawcę dobrze zrozumiane.

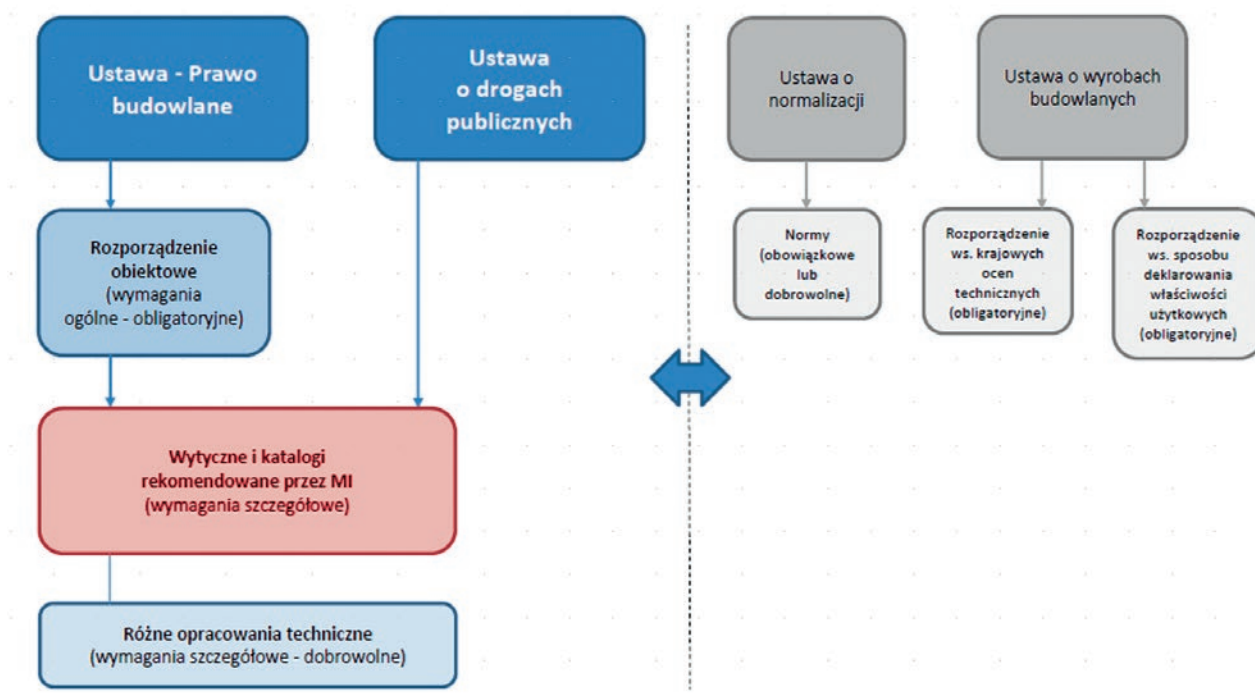
Zmiana zapisów rozporządzenia wymaga konsensusu zarówno środowiska technicznego, jak i prawniczego, stąd taka trudność w jej przeprowadzeniu. Tak więc rozporządzenia nie są dokumentami, które można na bieżąco zmieniać, dostosowując do aktualnej wiedzy naukowej lub technicznej. Natomiast wymagania techniczne szybko się dezaktualizują i dlatego powinny być monitorowane oraz na bieżąco zmieniane.

W nowym systemie tak procedowane będzie rozporządzenie zawierające wyłącznie warunki techniczne mające istotny wpływ na spełnienie podstawowych wymagań podanych w ustawie Prawo budowlane [4].



PRZEPISY REGULACYJNE

PRZEPISY APLIKACYJNE



Rysunek 1. Nowa struktura przepisów techniczno-budowlanych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich

Tryb legislacyjny dotyczący wytycznych rekomendowanych będzie dużo krótszy. W ministerstwie właściwym ds. transportu powinna być powołana Stała Komisja Rekomendacji ds. transportu. W zależności od omawianego obszaru infrastrukturalnego do Komisji powinni być dopraszani znani z działalności w omawianym obszarze przedstawiciele: nauki spoza resortu, projektanci i wykonawcy inwestycji drogowych, którzy braliby udział w pracach grup roboczych do wykonania zadań zleconych przez Komisję.

W odniesieniu do mostownictwa do zadań Stałej Komisji należałoby:

- przygotowywanie propozycji dotyczących zmian w ustawach,
- przygotowywanie nowelizacji obowiązujących rozporządzeń,
- określanie zakresu i przygotowywanie projektów nowych rozporządzeń,
- ustalanie kolejności przygotowywania wytycznych rekomendowanych oraz ustalenie ich zakresu,
- opiniowanie projektów wytycznych rekomendowanych.

Wytyczne będą systematycznie aktualizowane przez jednostkę nadzorowaną przez ministra właściwego ds. transportu we współpracy z odpowiednim departamentem tego ministerstwa, bez konieczności notyfikacji UE. Zestaw wytycznych będzie uzupełniany o nowe wytyczne opisujące inne obszary związane z obiektami.

Narzędzia cyfrowe będą dostępne (na stronie internetowej) w portalu internetowym utrzymywanym i zarządzanym przez ministerstwo lub jednostkę nadzorowaną przez ministra właściwego ds. transportu. Narzędzia będą zgrupowane w otwartej bibliotece podzielonej na katalogi i podkatalogi. Tworzenie nowych katalogów oraz włączanie nowych narzędzi do bibliotek będzie następowało po uzyskaniu pozytywnej opinii Komisji.

Tak więc po pozytywnym zaopiniowaniu przez Komisję mogłyby zostać wydane kolejne wymagania rekomendowane. Wyżej opisany scenariusz został już kiedyś zrealizowany.

Zarządzeniem nr 50 z dnia 1 sierpnia 2008 r. Minister Infrastruktury powołał Stałą Komisję Rekomendacji ds. transportu, która pozytywnie zaopiniowała następujące wytyczne:

- WT-1 Kruszywa 2008 [13],
- WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2008 [14],
- WT-3 Emulsje asfaltowe 2009 [15].

Powstała więc nowa forma wprowadzenia w drogownictwie wymagań technicznych – wytyczne rekomendowane przez Ministra, których stosowanie jest nieobligatoryjne, tak jak nieobligatoryjne jest stosowanie Polskich Norm zatwierdzonych przez Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego.

Opracowania zawierają wymagania techniczne zgodne z europejskimi (bo zostały przygotowywane na podstawie norm europejskich). Wytyczne można było na bie-

żąc aktualizować, dostosowując do zmieniającej się wiedzy technicznej. Wydane dokumenty spełniały oczekiwania środowiska drogowców.

W Niemczech analogiczne zalecenia Ministerstwa Komunikacji, Budownictwa i Rozwoju Miast (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) stanowią podstawę do projektowania i wykonywania budowli drogowych [1].

Pomimo sukcesu wydawniczego, satysfakcji środowiska drogowego oraz mimo że potrzebę stosowania takich dokumentów można wynieść z zasad określonych w art. 5 ust. 1 ustawy Prawo budowlane [4], w 2009 r. działalność Komisji została zawieszona, co doprowadziło do zaniechania wydawania kolejnych wytycznych zawierających wymagania techniczne rekomendowane.

Porównanie nowej i obecnej struktury przepisów techniczno-budowlanych

Obecnie w Polsce obowiązuje trzystopniowa struktura przepisów techniczno-budowlanych regulująca zasady projektowania i realizacji obiektów. Można ją scharakteryzować następująco:

- 1) ustawy – zawierające wymagania organizacyjno-prawne i techniczne o charakterze strategicznym;
- 2) rozporządzenia – zawierające wymagania techniczne, często bardzo szczegółowe;
- 3) normy, wytyczne, instrukcje, katalogi itp.,

zawierające szczegółowe wymagania techniczne.

Proponowaną nową, czterostopniową strukturę przepisów techniczno-budowlanych można scharakteryzować następująco:

- 1) ustawy – zawierające wymagania organizacyjno-prawne i techniczne o charakterze strategicznym;
- 2) rozporządzenia – zawierające wymagania techniczne mające istotny wpływ na spełnienie podstawowych wymagań podanych w ustawie Prawo budowlane [4];
- 3) wytyczne rekomendowane – zawierające wymagania techniczne rekomendowane przez ministra właściwego ds. transportu, które powinny dotyczyć rozwiązań konstrukcyjnych, materiałowych lub technologicznych, a więc tej wiedzy technicznej, która szybko ulega dezaktualizacji i powinna być uaktualniana;
- 4) normy, instrukcje, katalogi (ale nie wytyczne) zawierające szczegółowe wymagania techniczne.

Nowa struktura będzie:

- 1) kompleksowa, gdyż umożliwi wyspecyfikowanie wszystkich wymagań technicznych dotyczących projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich;
- 2) elastyczna, gdyż pozwala na szybką nowelizację wytycznych, nadążającą za postępem naukowym i technicznym;
- 3) funkcjonalna, ze względu na stosunkowo wąski zakres tematyczny każdego wytycznych (w porównaniu do zakresu tematycznego rozporządzenia);
- 4) usystematyzowana, prosta, a przez to czytelna i zrozumiała dla szerokiego grona odbiorców.

Przed wszystkim nowa struktura będzie zawierała aktualną wiedzę naukową, techniczną i technologiczną, m.in. dzięki temu, że może być szybko aktualizowana.

Wnioski

Obowiązująca w Polsce struktura przepisów techniczno-budowlanych powinna być zmieniona. Podstawowe zastrzeżenia budzi niemożność sprawnej nowelizacji rozporządzeń, które decydują o aspektach technicznego przebiegu procesu inwestycyjnego. Ze względu na szybką dezaktualizację zapisów technicznych w rozporządzeniach często zawierają one wymagania bazujące na nieaktualnej wiedzy technicznej.

Należałoby przywrócić wydawanie wytycznych rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu. Są podstawy prawne: od marca 2017 r. wymagania techniczne mogą być zawarte w innych dokumentach niż rozporządzenia – we wzorcach i standardach, o których mowa w art. 17 ust. 3 i 4 ustawy o drogach publicznych [5].

Należy wprowadzić w polskim systemie prawnym wytyczne rekomendowane, które

Obowiązująca w Polsce struktura przepisów techniczno-budowlanych powinna być zmieniona. Podstawowe zastrzeżenia budzi niemożność sprawnej nowelizacji rozporządzeń, które decydują o aspektach technicznych przebiegu procesu inwestycyjnego.

będzie można na bieżąco nowelizować, dostosowując do aktualnej wiedzy technicznej. Ich stosowanie będzie nieobligatoryjne, tak jak nieobligatoryjne jest stosowanie Polskich Norm. Natomiast mogą one stanowić np. element specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wymagania zawarte w wytycznych rekomendowanych byłyby zgodne z wymaganiami europejskimi (bo byłyby przygotowywane na bazie ciągle zmieniających się norm europejskich), monitorowane i na bieżąco zmieniane (na podobieństwo norm europejskich). ■

DOI: 10.5604/01.3001.0013.6407

Artykuł naukowy opublikowany w ramach projektu „Wsparcie dla czasopism naukowych” dofinansowanego ze środków Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego (202/WNC2019/1).

PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Rymsza Janusz, Rymsza Barbara, 2020, Nowa struktura przepisów w mostownictwie, Builder 270 (01). DOI: 10.5604/01.3001.0013.6407

Literatura

- [1] Biliszczuk J., Onysyk J., Sadowski K., Toczkiwicz R., Zabawa E., Propozycja zmian w zarządzaniu infrastrukturą mostową, „Obiekty Inżynierskie” 1/2013, s. 13-21.
- [2] Błażejowski K., Jabłoński K., Propozycje nowego systemu przepisów technicznych w drogownictwie, „Drogownictwo” 10/2008, s. 323-326.
- [3] Rymsza J., Procedura szybkiej implementacji Eurokodów w budownictwie mostowym w Polsce, „Zeszyty Naukowe Politechniki Rzeszowskiej, Budownictwo i Inżynieria Środowiska”. Zesz. 58, nr 3/2011, s. 235-248.
- [4] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.).
- [5] Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2018 r. poz. 2068, z późn. zm.).
- [6] Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. poz. 177, z późn. zm.).
- [7] Ustawa z dnia 12 września 2002 r. o normalizacji (tj. Dz.U. z 2015 r., poz. 1483).
- [8] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz.U. z 2019 r. poz. 266, z późn. zm.).
- [9] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG (Dz. Urz. UE L 88 z 4.4.2011, str. 5, z późn. zm.).
- [10] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich uytuowanie (Dz.U. poz. 735, z późn. zm.).
- [11] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 17 listopada 2016 r. w sprawie krajowych ocen technicznych (Dz.U. poz. 1968).
- [12] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz.U. poz. 1966, z późn. zm.).
- [13] Wymagania Techniczne rekomendowane przez Ministra Infrastruktury: Kruszywa do mieszank mineralno-asfaltowych i powierzchniowych utrwaleń na drogach publicznych. IBDIM, Warszawa 2008.
- [14] Wymagania Techniczne rekomendowane przez Ministra Infrastruktury: Nawierzchnie asfaltowe na drogach publicznych. IBDIM, Warszawa 2008.
- [15] Wymagania Techniczne rekomendowane przez Ministra Infrastruktury: Kationowe emulsje asfaltowe na drogach publicznych. IBDIM, Warszawa 2009.

Streszczenie: Trwają prace nad stworzeniem nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych w mostownictwie. Wymagania zawarte w obowiązującym rozporządzeniu dotyczącym drogowych obiektów inżynierskich są obecnie przenoszone do nowej struktury składającej się z dwóch poziomów: rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu i kilku wytycznych technicznych rekomendowanych przez tegoż ministra. Przy czym stosowanie wytycznych będzie dobrowolne, na podobieństwo stosowania polskich norm. W niniejszym artykule Koordynatorzy pracy omawiają dawną i nową strukturę przepisów techniczno-budowlanych oraz podają wymagania, które obecnie znajdują się we wstępnej wersji projektu nowego rozporządzenia. Wymagania te stanowią zbiór tzw. wymagań podstawowych, które należy zapewnić przy projektowaniu, budowie i utrzymaniu obiektów inżynierskich w przewidywanym okresie użytkowania.

Słowa kluczowe: wymagania podstawowe, mosty, projektowanie obiektów inżynierskich, wytyczne rekomendowane przez ministra

Abstract: The new structure of technical and construction regulations in the area of bridge construction. Work is underway on the creation of a new structure of technical and construction regulations in the bridge industry. The requirements of the applicable regulation on road engineering structures are now being transferred to a new structure consisting of two levels: the regulation of the minister in charge of transport and a number of technical guidelines recommended by the said minister. The application of the guidelines will be voluntary, similar to the application of Polish standards. In this article the Work Coordinators discuss the old and new structure of technical and construction regulations and gives the requirements which are currently in the preliminary version of the draft of the new regulation. These requirements constitute a set of the so-called basic requirements, which should be ensured during the design, construction and maintenance of engineering structures in the anticipated period of use.

Keywords: Basic requirements, bridges, design of engineering structures, technical guidelines recommended by the minister