



GRZEGORZ KUCZAJ

Departament Dróg Publicznych,
Ministerstwo Infrastruktury
Grzegorz.Kuczaj@mi.gov.pl

Przepisy techniczno-budowlane w nowym systemie wymagań technicznych w drogownictwie

Przez wielu określane jest mianem przełomu, a zmiany, które w tym dniu następują, określane są – pewnie trochę na wyrost – rewolucją. Rewolucja ma to do siebie, że przynosi znaczącą zmianę w stosunkowo krótkim czasie. Natomiast prace nad nowym systemem wymagań technicznych w drogownictwie trwały od wielu lat. Nie jest to również pierwszy, i pewnie także nie ostatni przełom, z którym drogowcy będą musieli się zmierzyć.

Od 31 stycznia 1986 r. upoważnienie do „wydawania przepisów techniczno-budowlanych, eksploatacyjnych i porządkowych w zakresie gospodarki drogowej oraz ustalania warunków technicznych projektowania dróg publicznych i obiektów mostowych” posiadała Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych. Powstały wówczas, dobrze znane każdemu projektantowi, „Wytyczne projektowania ulic” (WPU z 1992 r.) oraz „Wytyczne projektowania dróg od I do VII klasy technicznej (WPD-1, WPD-2 i WPD-3 z 1995 r.).

Ustawa z dnia 24 lipca 1998 r. o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej – w związku z reformą ustrojową państwa, z dniem 1 stycznia 1999 r. odebrała prawo GDDP do wydawania przepisów i określiła, że od tego dnia wydawanie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg i obiektów mostowych będzie należeć do zakresu działania ministra właściwego do spraw transportu.

W odpowiedzi na ww. zmiany opracowano trzy rozporządzenia, które bazowały na wspomnianych wcześniej wytycznych. Były to:

- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,

Dzień 21 września 2022 r. z pewnością zapisze się w historii drogownictwa na długo.

Przez wielu określane jest mianem przełomu, a zmiany, które w tym dniu następują, określane są – pewnie trochę na wyrost – rewolucją. Rewolucja ma to do siebie, że przynosi znaczącą zmianę w stosunkowo krótkim czasie. Natomiast prace nad nowym systemem wymagań technicznych w drogownictwie trwały od wielu lat. Nie jest to również pierwszy, i pewnie także nie ostatni przełom, z którym drogowcy będą musieli się zmierzyć.

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

W międzyczasie, a dokładniej w 2001 r., opublikowane zostały „Wytyczne projektowania skrzyżowań”, z powodzeniem stosowane do dziś.

Nie chciałbym mówić o wadach i zaletach ww. zmian. Z perspektywy czasu możemy jedynie stwierdzić, iż były konieczne, a Zespół, który tworzył przepisy nowych rozporządzeń, wykonał bardzo ciężką pracę w bardzo krótkim czasie. Jedno jest pewne – na podstawie ww. przepisów wybudowano w Polsce bardzo dużą liczbę kilometrów dróg publicznych. Dało nam to szansę na ich praktyczną weryfikację.

Potrzeba stworzenia nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie narastała w resorcie infrastruktury z roku na rok. Funkcjonalność obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych najlepiej odzwierciedlała liczba wniosków o upoważnienia do udzielenia zgody na odstąpienie od tych przepisów. Od 2012 r. wniosków systematycznie przybywało (rys. 1).

Oczywiście liczba wniosków była zależna od liczby inwestycji realizowanych przez poszczególnych zarządców, a także od wzrastającej świadomości inwestorów o konieczności stosowania przepisów techniczno-budowlanych. Z pewnością powyższy wykres nie odzwierciedla faktycznej skali problemu.

Przełom w liczbie wniosków dało się zauważyć dopiero w 2019 r. Przyczyną tego stanu rzeczy było wejście w życie największej nowelizacji wszystkich trzech rozporządzeń, zmieniającej przepisy, od których najczęściej wnioskowa-



Rys. 1. Liczba wniosków o upoważnienie do udzielenia zgody na odstąpienie od przepisów techniczno-budowlanych w latach 2012–2021

no o odstępstwo. Niestety od tego czasu da się zauważyć tendencję wzrostową liczby składanych wniosków, którą potwierdzają również dane cząstkowe z 2022 r.

Warto podkreślić, że była to ostatnia nowelizacja wspomnianych wcześniej rozporządzeń. Już wtedy podjęto bowiem decyzję, że prace resortu infrastruktury skupią się na stworzeniu nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie.

W październiku 2016 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa zlecił Politechnice Gdańskiej opracowanie „Wytycznych poszerzania jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego”. Była to pierwsza umowa na opracowanie wytycznych, która zapoczątkowała ideę Wzorców i standardów.

Wówczas finansowanie prac zapewnił budżet Państwa. Dopiero uzyskanie możliwości finansowania prac ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2014–2020 pozwoliło na planowanie działań na dużo większą skalę.

Kolejnym krokiem była nowelizacja ustawy o drogach publicznych, pozwalająca ministrowi właściwemu do spraw transportu na wydawanie, rozpowszechnianie lub rekomendowanie wzorców i standardów dotyczących przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg. Tę możliwość Minister posiada od 3 marca 2017 r. Pierwszą rekomendację Minister Infrastruktury i Budownictwa podpisał w dniu 31 lipca 2017 r. i były to wspomniane na początku „Wytyczne poszerzania jezdni”.

Głównym założeniem podejmowanych prac było odejście od systemu obligatoryjnych przepisów prawa na rzecz norm nieobligatoryjnych, prezentujących aktualną i sprawdzoną wiedzę, których zastosowanie zagwarantuje spełnienie ramowych wymagań funkcjonalno-technicznych określonych prawem. Wymagania miały być bardziej elastyczne i dostosowane do potrzeb wszystkich uczestników procesu budowlanego.

Zakładano, że wymagania obligatoryjne określone będą w formie przepisów techniczno-budowlanych, wymagania fakultatywne przyjmą z kolei postać wzorców i standardów, rekomendowanych przez ministra właściwego ds. transportu.

Plany udało się wdrożyć: w dniu 21 września 2022 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych, które zastąpiło dotychczas obowiązujące trzy rozporządzenia.

I tu możemy wrócić do rewolucji, o której mowa była na wstępie. Rewolucji, która przyjęła postać deregulacji, ponieważ:

- zmniejszono liczbę rozporządzeń z 3 do 1,
- zmniejszono liczbę paragrafów w tych rozporządzeniach z około 660 do 117,
- zmniejszono liczbę załączników do rozporządzeń z 13 do 3.

Trzeba jednoznacznie podkreślić, że deregulacja w obszarze drogowych przepisów techniczno-budowlanych nie polega na przerzuceniu prawnej odpowiedzialności za pro-

jektowanie dróg na projektantów. Nowy system wymagań technicznych w drogownictwie nie zmienia zasad odpowiedzialności wynikających z Prawa budowlanego. Odpowiedzialność projektanta, organów administracji architektoniczno-budowlanej, czy nadzoru budowlanego pozostaje taka sama. Zmienia się jedynie podejście do tworzenia systemu wymagań technicznych – bezpieczeństwo na drogach zależy nie tylko od decyzji Ministra Infrastruktury, opublikowanej w formie sztywnych warunków w rozporządzeniu, ale przede wszystkim od współpracy wszystkich podmiotów zaangażowanych w proces zarządzania drogami, nie wykluczając ich użytkowników. Podkreślenie roli projektanta w tym procesie ma również na celu podniesienie rangi tego zawodu oraz zachęcenie do większej współpracy między wszystkimi stronami tego procesu.

Podobnie zmianie nie uległa możliwość uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych. Jednak nowe przepisy techniczno-budowlane zostały tak skonstruowane, aby maksymalnie ograniczyć konieczność uzyskiwania takiej zgody.

Uszczegółowieniem przepisów techniczno-budowlanych są wzorce i standardy (WiS) rekomendowane przez Ministra Infrastruktury na podstawie ustawy o drogach publicznych, których wykaz również zamieszczono w niniejszym wydaniu „Drogownictwa”.

Warto podkreślić, że dotychczas przy opracowaniu wytycznych pracowało ponad 100 osób, odbyło się kilkadziesiąt spotkań i dyskusji z przedstawicielami resortu i setki spotkań poszczególnych Zespołów Autorskich.

Jednocześnie, dotychczas wiele pojęć dotyczących tych samych części drogi było różnie zdefiniowanych w poszczególnych przepisach. Powodowało to, że np. skrzyżowanie w rozumieniu projektanta nie było tym samym, co skrzyżowanie w rozumieniu zarządcy drogi, ani tym samym w rozumieniu organu zarządzającego ruchem. Ustawa z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw, która weszła w życie również w dniu 21 września 2022 r., stanowi pierwszy krok w stworzeniu wspólnego słownika pojęć z obszaru drogownictwa. Wprowadziła ona zmiany m. in. w ustawie – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie o drogach publicznych.

Przed nami najtrudniejszy moment w całej tej kilkuletniej historii. Wszystkie założenia, które wypracowaliśmy w ostatnim czasie zostaną poddane najcięższej próbie – czyli weryfikacji w praktyce. Mam nadzieję, że przyjęte przez resort infrastruktury założenia się sprawdzą, a pozytywnym efektem wprowadzonych zmian będzie nie tylko usprawnienie procesu realizacji inwestycji drogowych i rozwój drogownictwa w Polsce, ale przede wszystkim wzrost znaczenia i rangi zawodu inżyniera oraz zjednoczenie środowiska drogowców w realizacji wspólnych celów.

Zachęcam Państwa do odwiedzania strony Ministerstwa Infrastruktury poświęconej wymaganiom technicznym w drogownictwie pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wymagania-techniczne-w-drogownictwie>. Znajdziecie tam Państwo informacje o przepisach techniczno-budowlanych oraz wzorcach i standardach.