

Z doświadczeń praktyków

SAMORZĄDOWE ZARZĄDZANIE DROGAMI

Zdjęcia **CEZARY SZEJGIS**

LESZEK CUPRYJAK, MIROSŁAW KOSSAKOWSKI



Samorządowy zarządca dróg może ogłosić przetarg na roboty drogowe.

Reforma administracji publicznej, przewidując stosowną rolę dla samorządów gminnych, powiatowych i wojewódzkich, powierzyła im zarządzanie większością dróg w Polsce (poza drogami krajowymi). Celem było przede wszystkim: zdecentralizowanie administrowania drogami i przybliżenie ich użytkownikom, wzmocnienie nadzoru publicznego nad gospodarką drogową oraz usprawnienie zarządzania przez oddzielenie funkcji państwa od lokalnych potrzeb i możliwości.

Sposób gospodarowania mieniem i środkami budżetu (którego częścią jest subwencja drogowa) jest zwykle bardziej efektywny w samorządzie niż administracji państwowej. Jednak szczupłość środków, zwykle przeznaczana na potrzeby drogowe, skłania do poszukiwania wszelkich spo-

sobów, które przyczynią się do zwiększenia trwałości dróg zarządzanych przez samorządy.

Interes samorządowego zarządcy dróg wymaga, aby realizowane budowy, modernizacje i konserwacje były najlepszej jakości i możliwie najtańsze. Nakłada to obowiązek przygotowania przetargu

(przy realizacji robót w ramach systemu zamówień publicznych) lub wytycznych dla własnych jednostek w sposób w pełni zabezpieczający te interesy.

Samorządowy zarządca dróg może ogłosić przetarg na roboty drogowe, gdy przygotuje: wskazówki dla oferentów, ogólne i szczegółowe warunki kontraktu, do-

kumentację projektową, specyfikacje techniczne, ślepy kosztorys, prawo wejścia na teren i pozwolenie na budowę (jeśli jest wymagane). Zwracamy szczególną uwagę na bardzo istotny w gospodarce rynkowej załącznik określony jako „specyfikacje techniczne”, który coraz powszechniej stosuje się w praktyce inwestycyjnej. W Polsce specyfikacje techniczne upowszechnia Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, realizując roboty głównie na drogach krajowych. Doświadczenia te przyniosły znaczne efekty przy precyzowaniu zakresu wykonania robót i zmniejszaniu wątpliwości przy ich odbiorze, co przyczyniło się do wzrostu jakości budowanych dróg. Doświadczenia te warto przenieść do praktyki dróg samorządowych w celu uzyskania podobnych korzyści jakościowych.

CZYM SĄ SPECYFIKACJE TECHNICZNE?

Specyfikacje techniczne to zbiór wymagań określających warunki i sposoby wykonania, kontroli i odbioru określonego rodzaju robót. Stosuje się je w wielu krajach świata jako element systemu przetargowego, działającego w gospodarce rynkowej. W Polsce ustawa o zamówieniach publicznych (jednolity tekst w DzU nr 119 z 1998 r., poz. 773, art. 17.1) przewiduje stosowanie specyfikacji technicznych, określających warunki wykonania i odbioru robót budowlanych.

DOŚWIADCZENIA ZE STOSOWANIA SPECYFIKACJI

Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych ustaliła, że specyfikacje drogowe będą opracowane w dwóch postaciach: jako ogólne specyfikacje techniczne oraz szczegółowe.

Ogólne są wzorcowym zbiorem przepisów mających zastosowanie przy realizacji określonego rodzaju prac i robót. Dotychczas GDDP wydała ogólne specyfikacje techniczne dla kilkudziesięciu asortymentów robót drogowych oraz dla prac geodezyjnych związanych z drogownictwem. Ogólne specyfikacje techniczne stanowią tylko podstawę do opracowania szczegółowych specyfikacji technicznych. Mają charakter wzorcowy, są bogatym źródłem wiedzy oraz informacji o poprawnych metodach i procedurach realizacji robót, przedstawionych zwykle w sposób wariantowy.

Szczegółowe specyfikacje techniczne są formalnym dokumentem wchodzącym w skład załączników do umowy

między zamawiającym a wykonawcą, sporządzonej dla konkretnego zadania inwestycyjnego. Opracowuje się je na podstawie ustaleń ogólnych specyfikacji technicznych, wybierając z nich zalecenia dla rozwiązań realizacyjnych, z ewentualną ich modyfikacją, względnie uzupełniając ustalenia ogólnej spe-

Sposób gospodarowania mieniem i środkami budżetu (którego częścią jest subwencja drogowa) jest zwykle bardziej efektywny w samorządzie niż administracji państwowej.

cyfikacji o nowe rozwiązania w niej nie zawarte. Szczegółową specyfikację przygotowuje zamawiający lub inna jednostka pracująca na jego zlecenie.

TEMATYKA OGÓLNYCH SPECYFIKACJI DROGOWYCH

Zbiór ogólnych specyfikacji technicznych, wydanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Publicznych, składa się z 62 zeszytów, dotyczących najważniejszych asortymentów robót drogowych i 10 zeszytów dotyczących prac geodezyjnych.

Roboty drogowe obejmują: wymagania ogólne, roboty przygotowawcze, roboty ziemne, odwodnienie korpusu drogowego, podbudowy, nawierzchnie, roboty wykończeniowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu, elementy ulic, zieleni drogową i inne roboty.

Prace geodezyjne obejmują potrzeby drogownictwa dotyczące wykonywania: map, osnów realizacyjnych, pomiarów powykonawczych, pomiarów odczyna obiektów, nabywania nieruchomości na cele drogowe, opracowania dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej, związanej z nabywaniem nieruchomości, zmianą przeznaczenia gruntów itp.

DOSTĘPNOŚĆ SPECYFIKACJI

Wszystkie specyfikacje techniczne są aktualne według sta-

nu formalnoprawnego na 1998 rok i mogą być stosowane na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Specyfikacje drogowe zawierają technologie przydatne zarówno do nowych robót drogowych, a w dużej liczbie przypadków również do robót utrzymaniowych.

Wydawcą ogólnych specyfikacji jest Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, ul. Wspólna 1/3, 00-921 Warszawa. Wykonawcami opracowań autorskich były specjalistyczne firmy z zakresu drogownictwa i geodezji. Ogólne specyfikacje techniczne rozpowszechnia Branżowy Zakład Doświadczalny Budownictwa Drogowego i Mostowego, Sp. z o.o., ul. Skaryszewska 19, 03-802 Warszawa, tel./fax: (0-22) 818-58-29.

Szczegółowy wykaz tytułów specyfikacji GDDP można znaleźć pod adresem internetowym www.bzdbdim.w.pl.

Pełne wprowadzenie specyfikacji technicznych do drogowej praktyki wykonawczej przyczyni się do polepszenia jakości robót, uniknięcia zbędnych dyskusji interpretacyjnych między zamawiającym a wykonawcą i usprawnienia procesu inwestycyjnego, co w efekcie sprowadzi się do zwiększenia trwałości dróg zarządzanych przez samorządy.

Leszek Cupryjak jest prezesem Branżowego Zakładu Doświadczalnego Budownictwa Drogowego i Mostowego spółka z o.o. w Warszawie.

Mirosław Kossakowski jest specjalistą ds. opracowań studialnych w tym samym przedsiębiorstwie.



Interes samorządowego zarządcy dróg wymaga aby były one budowane jak najlepiej i możliwie najtaniej.