

02-261 Warszawa  
ul. Trojańska 7  
tel.: (48 22) 57-44-352  
fax: (48 22) 57-44-374  
e-mail: biuro@pswna.pl  
www.pswna.pl

7 Trojańska Str.  
02-261 Warszawa, Poland  
tel.: (48 22) 57-44-352  
fax: (48 22) 57-44-374

PSWNA/134 /2014

Warszawa, 16.07.2014

*Stanisław Paweł Zbigniew Rybarski*

**Minister Infrastruktury i Rozwoju**

**ul. Wspólna 2/4**

**00-926 Warszawa**

Nawiązując do pisma DDA-VI-KD-020-26.2/14 w sprawie naszego stanowiska do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju, poniżej przedstawiamy swoje uwagi i propozycje:

**I. Projektu rozporządzenia dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie:**

1. Ad. Punkt 2.2.: - powinny się tu znaleźć zapisy np. o dylatacjach modułowych na obiektach mostowych (częste problemy z nierównościami punktowymi)  
- z tabeli powinny być usunięte zapisy o pomiarze równości na "utwardzonych poboczach" - komfort jazdy dotyczy pasów ruchu  
- wartości podane w tabeli są bardzo mocno zawyżone w porównaniu do wymagań zawartych w obecnie obowiązującym Rozporządzeniu (choć tam jest inny sposób oceny) - będą problemy z odbiorami
2. Ad. Punkt 2.3.:  
- z tabeli powinny być usunięte zapisy o pomiarze równości na "utwardzonych poboczach" - komfort jazdy dotyczy pasów ruchu
3. Ad. Punkt 3.1.:  
- równość poprzeczna metodą profilometryczną powinna być mierzona dla dróg klasy (A, S, GP, G - przez analogię do równości podłużnej), a nie jak wpisano w tym punkcie dla "dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów"

4. Ad. Punkt 3.2.:  
- z tabeli powinny być usunięte zapisy o pomiarze równości na "utwardzonych poboczach"
5. Ad. Punkt 4.2.:  
- zapis o badaniu "przed dopuszczeniem nawierzchni do ruchu drogowego" powinien być usunięty - pomiar powinien być wykonywany po częściowym wytarciu się filmu asfaltowego z ziaren kruszywa (czyli 4 do 8 tygodni od oddania do użytkowania a nawet później)
6. Ad. Punkt 4.3.:  
**(zagadnienie właściwości przeciwpoślizgowych szczegółowo opisane są w ZAŁĄCZNIKU 1 „Właściwości przeciwpoślizgowe”**
7. . IRI - usunięto przedziały 50%,80%,100% wyników wprowadzając wartość IRI<sub>sr</sub> i IRI<sub>max</sub>. Wymagania są zawyżone, znacznie trudniej będzie uzyskać średnio np. 1,3 niż 50% wyników poniżej 1,2, 80% poniżej 2,0. Na jakiej podstawie wprowadzono nowe parametry statystyczne oraz odpowiadające im wartości graniczne?  
Proponujemy zapis: *"Wartość IRI należy wyznaczać z krokiem nie rzadszym niż co 50 m"*
8. . UWAGA OGÓLNA:

Zapisy Dz.U.Nr 43. Poz. 430, nie są w pełni zgodne z zapisami „nowego” KTNPiP oraz KTNS.

Propozycja zmiany:

Usunięcie wszystkich z Dz.U Nr 43 zapisów, które zawierają w/w katalogi. Dziennik Ustaw powinien zawierać zapis aby miały zastosowanie aktualne przepisy techniczne zawarte w katalogach np. KTNPiP, KTNS , WT. Zapewni się w ten sposób spójność dokumentów prawnych (rozporządzeń) z dokumentami technicznymi (wytycznymi, katalogami)

## **II. Projektu rozporządzenia dot. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie:**

1. Zwraca się uwagę na zapisy: dział V - Dz.U.nr 63, poz.735. - TRWAŁOŚĆ OBIEKTÓW INŻYNIERSKICH  
Rozdział 3 - Zabezpieczenia antykorozyjne
2. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i z betonu sprężonego

Wymagania powyższego Rozporządzenia w tym punkcie nie są kompatybilne z obowiązującymi normami PN-EN, jak i nowymi OST opracowywanymi przez GDDKiA, które dotyczą drogowych obiektów inżynierskich.  
W celu uniknięcia nieporozumień należałoby znowelizować dział V - Dz.U.nr 63, poz.735.

*z poleceniem*

PREZES ZARZĄDU

  
mgr inż. Andrzej Wysztyński

Załącznik: Właściwości przeciwpoślizgowe