



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 16 września 2014 r.

DDA-VI-gk-020-26.15/14-426  
NK-24820P/14

Sekretariat PKD w Warszawie

Wpłynęło dnia 23.09.14

L.dz. 298

Podpis [Signature]

Pan  
Tomasz Orłowski  
p. o. Dyrektora Biura  
Polski Kongres Drogowy

Szanowny Panie Dyrektorze!

Odpowiadając na uwagi zgłoszone w ramach konsultacji publicznych do projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (e-mail z dnia 16 lipca 2014 r.), przedstawiam następujące stanowisko.

**Uwaga nr 1. § 3 pkt 16: definicja SDR jest niepełna, gdyż nie podano w niej zasad pomiarów liczby pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi przez kolejne 24 godziny. Brak jest mowy o strukturze ruchu. SDR bez struktury ruchu może służyć jedynie do obliczeń przepustowości, a nie obliczaniu obciążenia jezdni.**

**UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**

Projekt rozporządzenia uchyla załącznik nr 5, gdzie w pkt 2 wskazano, że do projektowania konstrukcji nawierzchni drogi przyjmuje się średni dobowy ruch w roku (SDR) w przekroju drogi, prognozowany dla połowy okresu eksploatacji. Pozostałe przepisy, które odnoszą się do SDR, tj. projektowany § 29 ust. 1 (po uwzględnieniu uwag § 29), projektowany § 114 ust. 3 oraz obowiązujący § 136 ust. 3 nie wymagają uwzględniania struktury ruchu.

**Uwaga nr 2. § 29 ust. 1: ograniczenie możliwości stosowania przekroju 2+1 do odcinków dróg poza terenem zabudowy jest niezasadne. Na odcinkach dróg na terenie zabudowy mogą być spełnione wszystkie kryteria (w zakresie ograniczonej dostępności do drogi, ruchu pieszego i rowerowego, itp.), które umożliwią zastosowanie przekroju 2+1 w analogiczny sposób, jak na odcinkach dróg poza terenem zabudowy.**

**UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA**

Podstawowym celem stosowania przekroju 2+1 na drogach publicznych jest zwiększenie możliwości bezpiecznego wyprzedzania. Umożliwienie wyprzedzania na terenach zabudowy byłoby zaprzeczeniem *idei stosowania przekroju 2+1*. Na terenie zabudowy możliwe będzie stosowanie dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania bez możliwości rozdzielania przeciwnych kierunków ruchu za pomocą bariery ochronnej.

**Uwaga nr 3. § 143 i 144: występują w nich odwołania do Polskiej Normy. Stosowanie Polskich Norm jest dobrowolne. W związku z powyższym powołanie się na PN w przepisie prawnym nie zmienia jej dobrowolnego statusu, chyba że ustawodawca świadomie chce ten status zmienić, co jest możliwe przez wyraźne wskazanie tylko w postanowieniach innej ustawy. Gdyby intencją ustawodawcy było zezwolenie na nakładanie obowiązku stosowania PN aktami niższego rzędu niż ustawy, to wprowadziłby odpowiednie zastrzeżenie do postanowień ust. 3, tak jak tego**



dokonał w art. 19 ustawy z dnia 3 kwietnia 1993 roku o normalizacji. Nadto nie można odwoływać się do Polskiej Normy nie wskazując jej numeru i tytułu.

#### UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Rozporządzenie może odnosić się w sposób ogólny do Polskich Norm, podobnie jak do wytycznych, katalogów, podręczników lub procedur, wskazując rozwiązania i metodykę, jaką należy zastosować w danym przypadku. Rozporządzenie ma tworzyć ramy przepisów odnoszące się do warunków technicznych. Przywołanie natomiast konkretnej Normy (numeru i tytułu) nie powinno mieć miejsca, ponieważ skutkuje to każdorazową zmianą rozporządzenia przy nowelizacji Normy. Ponadto niezasadne wydaje się być przenoszenie metodologii zawartych w Normach do rozporządzeń, co skutkowałoby zbędnym dublowaniem wymagań. Praktyka stosowania norm w budownictwie drogowym jest powszechna i znajduje odzwierciedlenie np. w postaci tzw. Eurokodów.

**Uwaga nr 4. § 151: Zapis: „Określa się dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu (...)” może być odczytywany jako zezwolenie do poruszania się po drogach odpowiednich klas pojazdów o naciskach osi wymienionych w rozporządzeniu. Proponujemy nowe brzmienie, tj.: „Do celów projektowych dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię jezdni i nawierzchnię przeznaczoną do postoju pojazdów nie może być mniejszy niż dla:”**

#### UWAGA UWZGLĘDNIONA

Zmieniono brzmienie § 151

**Uwaga nr 5. W § 152 uchyla się ust. 2 i 4 oraz uchyla się załączniki nr 4 i 5 do rozporządzenia w zamian nie określając minimalnych wymagań dla konstrukcji nawierzchni. Zamiast załącznika nr 4 proponuje się wprowadzić zapisy dotyczące minimalnych wymagań podłoża pod konstrukcję drogi w zakresie nośności podłoża, minimalnego wtórnego modułu odkształcenia, wskaźnika zagęszczenia, mrozoodporności. Zamiast załącznika nr 5 proponuje się wprowadzić dla nawierzchni podatnych minimalne grubości konstrukcji pakietu bitumicznego uzależnione od klasy drogi: G – 22 cm, Z – 18 cm, L – 14 cm i D – 12 cm (w przypadku szczególnie małego ruchu – 8 cm).**

#### UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Wprowadzenie w miejsce zał. nr 4 „minimalnych wymagań podłoża pod konstrukcję drogi w zakresie nośności podłoża, minimalnego wtórnego modułu odkształcenia, wskaźnika zagęszczenia, mrozoodporności”, w żaden sposób nie zastąpi załącznika. Ponadto taki zapis zmian podważa główny cel nowelizacji przedmiotowego rozporządzenia, (uchylenie bez zastąpienia zał. 4 i 5). Zastąpienie uchylonego zał. nr 5 przez wprowadzenie „minimalnych grubości konstrukcji pakietu bitumicznego uzależnionego od klasy drogi”, jest co najmniej niezrozumiałe, zwłaszcza w dobie stosowanych i zmieniających się technologii, rodzaju podbudów, warunków gruntowo-wodnych i środowiskowych. Przyjęcie takich zapisów nie licuje z zastosowaniem indywidualnych i efektywnych rozwiązań projektowych jak też Katalogów Typowych Konstrukcji Nawierzchni. Ponadto minimalna grubość pakietu bitumicznego zależy od kategorii ruchu a nie klasy drogi.

**Uwaga nr 6. Należy wprowadzić okres przejściowy (np. 1 rok) względem wymagań określonych w załączniku nr 6.**

#### UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Nowe zapisy dotyczące pomiarów równości i oceny właściwości przeciwpółślizgowych nie wymagają stosowania nowego (innego niż dotychczas) sprzętu pomiarowego. Zmianie ulega tylko sposób oceny i wartości wymagań. Natomiast na przystosowanie się do nowych zapisów pozwala § 2 projektu rozporządzenia.

**Uwaga nr 7. § 129 ust. 3: przepis o odległościach pasa ruchu od bariery dla przekroju 2+1 – będzie praktycznie martwy ponieważ należy spełnić wymagania normy zharmonizowanej**

i wytycznych GDDKiA – czyli, żeby zmieścić się w 0,5 m odległości między barierą a pasem ruchu należy zastosować barierę betonową.

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Należy podkreślić, iż to wytyczne (niebędące aktem prawnym) nie mogą stać w sprzeczności z rozporządzeniem. Ponadto w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia podano, iż różnica pomiędzy minimalną odległością bariery od krawędzi pasa a parametrem, jakim jest np. jej szerokość pracująca, określona w Normie, wynika z zasadniczego celu stosowania bariery.

**Uwaga nr 8. Załącznik nr 6: Należy wyeliminować pomiar łątą i klinem – albo dopuścić na drogach klas niższych niż GP**

UWAGA NIEUWZGLĘDNIONA

Dla warstwy ścieralnej dróg klasy G i wyższych pomiar równości podłużnej wykonuje się metodą profilometryczną bazującą na wskaźnikach IRI. W pozostałych przypadkach (miejsca niedostępne dla planografu) uzasadnione jest dopuszczenie pomiaru łątą i klinem (warstwy ścieralne dróg klasy Z, L, D oraz warstwy wiążące i podbudowy nawierzchni dróg wszystkich klas).

Z poważaniem,

z up.

MINISTER

Adam Zdzienbło  
Sekretarz Stanu