

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany
D-04.07.01	6.2 TAB 7 Lp.3	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny, Przymiarem na wyciętych próbkach	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny lub Przymiarem na wyciętych próbkach	ujednoczenie zapisu na zgodny z pkt 6.7.4 pomiar na wyciętych próbkach lub elektromagnetyczny	Budimex
D-04.07.01	6.2 TAB 7 Lp.5	Profilografem lub - 2 metrowa łąta i pochylomierzem	- 2 metrową łątą i klinem lub - profilografem	pochylomierz nie służy do pomiaru wartości nierówności zgodnie z dz. U metoda wskazana jest łąta 2m	Budimex
D-04.07.01	6.2 TAB 7 Lp.5	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły - nie rzadziej niż co 5 m	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	poprawka edytorska jasno rozdzielająca częstotliwość do wybranej metody pomiaru+zamiana kolejności w wyniku nadrzędności łąty	Budimex
D-04.07.01	6.2 TAB 7 Lp.6	co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach głównych łuków poziomych	- co 10m - 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach charakterystycznych łuków poziomych	poprawka edytorska - dodanie średników. łuki nie mają punktów głównych a charakterystyczne jak opisano w innych pozycjach tabeli	Budimex
D-04.07.01	TAB 8	Wartość lepszca dopuszczalnego S - Nadmiar		Zapisy dostosować do ostatecznej wersji DPT 14 po konsultacjach	Budimex
D-04.07.01	pkt. 6.8.3.1	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchyłań dla warstwy podbudowy zostały podane w tabeli 11.	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchyłań, które dla warstwy podbudowy zostały podane w tabeli 11.	poprawka edytorska	Budimex
D-04.07.01	TAB 11 oraz TAB 12	Jezdnie MOP - 12	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza - 12	Zgodnie z DZ.U nr 43 z póź. zm. pobocza utwardzone dróg klasy GP mają wymagania na równi z Jezdniami MOP.	Budimex
D-04.07.01	pkt. 6.8.3.2	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łąty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Do oceny równości poprzecznej dopuszcza się stosowanie metody łąty i klina. Metodą referencyjną oceny równości poprzecznej jest pomiar profilometryczny.	Do oceny równości poprzecznej warstwy podbudowy nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę łąty i klina lub metodę równoważną tj. pomiaru profilometrycznego umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy.	Obecne zapisy mogą preferować metodę profilometryczną jako właściwą do wykonania pomiaru ponieważ nie podano żadnych warunków dopuszczenia metody łąty i klina ani kto ma o takim dopuszczeniu decydować. Powyższe mogłoby powodować powstawanie nieuzasadnionych kosztów i problemów odbiorowych ponieważ mała liczba bardzo kosztownych urządzeń profilometrycznych (ok 0,7 mln zł) uniemożliwia powszechny dostęp dla każdego realizowanego zadania. Nie znane nam są żadne opracowania które wskazywały by wyższą dokładność dynamicznego pomiaru profilometrycznego niż metodą łąty i klina nieuzasadnione więc jest wskazywanie metody profilometrycznej jako wzorcowej. Zgodnie z Dz.U. 2019 poz. 1643 w pomiarach równości poprzecznej stosuje się metody: -profilometryczną równoważną użyciu łąty i klina - łąty i klina w odniesieniu do pomiaru warstwy podbudowy rozporządzenie wg pkt 3.3 ogranicza się jedynie do wskazania metody łąty i klina w żaden sposób nie wskazując ze metodą nadrzędną którą należałoby stosować jest metoda profilometryczna. Bardzo istotny a mało znany jest fakt że metodą profilometryczną niemożliwe jest wykonanie prawidłowego/wiarygodnego pomiaru na świeżych warstwach bitumicznych w skutek efektu lustra (podobnie jak na mokrej nawierzchni) generującego do 90% wadliwych wartości pomiaru na laserach katowych.	Budimex
D-04.07.01	pkt. 6.8.3.2	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m.	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów	Proponujemy ujednoczenie metody oceny zgodnie z DZ.U nr 43 z 2019r. Pomiar profilometryczny jako pomiar automatyczny przy znacznej prędkości obarczony jest ryzykiem generowania pewnej ilości błędnych wyników pomiarów w skutek oddziaływania czynników zewnętrznych (zabrudzenia, oznakowanie poziome, mokre plamy, świeża warstwa MMA) na lasery katowe. Wymóg pomiaru co 1m wygeneruje 1000 wyników z tylko 1 km warstwy (60 000 dla 10km drogi klasy S) jeżeli więc wystąpi jakaś ilość pojedynczych wyników negatywnych proces ich weryfikacji byłby problematyczny i bardzo czasochłonny.	Budimex
D-04.07.01	10.2 póź 7	Projekt RIB	Projekt RID		Budimex
D-05.03.05A	6.2 TAB 7 Lp.3	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny, Przymiarem na wyciętych próbkach	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny lub Przymiarem na wyciętych próbkach	ujednoczenie zapisu na zgodny z pkt 6.7.4 pomiar na wyciętych próbkach lub elektromagnetyczny	Budimex
D-05.03.05A	6.2 TAB 7 Lp.5	Profilografem lub - 2 metrowa łąta i pochylomierzem	- 2 metrową łątą i klinem lub - profilografem	pochylomierz nie służy do pomiaru wartości nierówności zgodnie z dz. U metoda wskazana jest łąta 2m	Budimex
D-05.03.05A	6.2 TAB 7 Lp.5	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły - nie rzadziej niż co 5 m	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	poprawka edytorska jasno rozdzielająca częstotliwość do wybranej metody pomiaru+zamiana kolejności w wyniku nadrzędności łąty	Budimex
D-05.03.05A	6.2 TAB 7 Lp.6	co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach głównych łuków poziomych	- co 10m - 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach charakterystycznych łuków poziomych	poprawka edytorska - dodanie średników. łuki nie mają punktów głównych a charakterystyczne jak opisano w innych pozycjach tabeli	Budimex
D-05.03.05A	TAB 8	Wartość lepszca dopuszczalnego S - Nadmiar		Zapisy dostosować do ostatecznej wersji DPT 14 po konsultacjach	Budimex
D-05.03.05A	pkt. 6.8.3.1	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchyłań dla warstwy wiążącej zostały podane w tabeli 11.	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchyłań, które dla warstwy wiążącej zostały podane w tabeli 11.	poprawka edytorska	Budimex
D-05.03.05A	TAB 11 oraz TAB 12	Jezdnie MOP - 9	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza - 9	Zgodnie z DZ.U nr 43 z póź. zm. pobocza utwardzone dróg klasy GP mają wymagania na równi z Jezdniami MOP.	Budimex

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany
D-05.03.05A	pkt. 6.8.3 B	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łąty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Do oceny równości poprzecznej dopuszcza się stosowanie metody łąty i klina. Metodą referencyjną oceny równości poprzecznej jest pomiar profilometryczny.	Do oceny równości poprzecznej warstwy wiążącej nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę łąty i klina lub metodę równoważną tj. pomiaru profilometrycznego umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy.	Obecne zapisy mogą preferować metodę profilometryczną jako właściwą do wykonania pomiaru ponieważ nie podano żadnych warunków dopuszczenia metody łąty i klina ani kto ma o takim dopuszczeniu decydować. Powyższe mogłoby powodować powstawanie nieuzasadnionych kosztów i problemów odbiorowych ponieważ mała liczba bardzo kosztownych urządzeń profilometrycznych (ok 0,7 mln zł) uniemożliwia powszechny dostęp dla każdego realizowanego zadania. Nie znane nam są żadne opracowania które wskazywały by wyższą dokładność dynamicznego pomiaru profilometrycznego niż metodą łąty i klina nieuzasadnione więc jest wskazywanie metody profilometrycznej jako wzorcowej. Zgodnie z Dz.U. 2019 poz. 1643 w pomiarach równości poprzecznej stosuje się metody: - profilometryczną równoważną użyciu łąty i klina - łąty i klina w odniesieniu do pomiaru warstwy wiążącej rozporządzenie wg pkt 3.3 ogranicza się jedynie do podania metody łąty i klina w żaden sposób nie wskazując że metodą nadrzędną którą należałoby stosować jest metoda profilometryczna. Bardzo istotny a mało znany jest fakt że metodą profilometryczną niemożliwe jest wykonanie prawidłowego/wiarygodnego pomiaru na świeżych warstwach bitumicznych w skutek efektu lustra (podobnie jak na mokrej nawierzchni) generującego do 90% wadliwych wartości pomiaru na laserach kątowych	Budimex
D-05.03.05A	pkt. 6.8.3.B	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją $\pm 15\%$. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m.	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją $\pm 15\%$. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów	Proponujemy ujednoczenie metody oceny zgodnie z DZ.U nr 43 z 2019r. Pomiar profilometryczny jako pomiar automatyczny przy znacznej prędkości obarczony jest ryzykiem generowania pewnej ilości błędnych wyników pomiarów w skutek oddziaływania czynników zewnętrznych (zabrudzenia, oznakowanie poziome, mokre plamy, świeża warstwa MMA) na lasery kątowe. Wymóg pomiaru co 1m wygeneruje 1000 wyników z tylko 1 km pasa (60 000 dla 10km drogi klasy 5) jeżeli więc wystąpi jakaś ilość pojedynczych wyników negatywnych proces ich weryfikacji byłby problematyczny i bardzo czasochłonny.	Budimex
D-05.03.05A	10.2 póź 7	Projekt RIB	Projekt RID		Budimex
D-05.03.05C	6.2 TAB 7 Lp.3	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny, Przybiarem na wyciętych próbkach	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny lub Przybiarem na wyciętych próbkach	ujednoczenie zapisu na zgodny z pkt 6.7.4 pomiar na wyciętych próbkach lub elektromagnetyczny	Budimex
D-05.03.05C	6.2 TAB 7 Lp.5	Profilografem lub - 2 metrowa łąta i pochylomierzem	- 2 metrową łątą i klinem lub - profilografem	pochylomierz nie służy do pomiaru wartości nierówności zgodnie z dz. U metoda wskazana jest łąta 2m	Budimex
D-05.03.05C	6.2 TAB 7 Lp.5	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły - nie rzadziej niż co 5 m	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	poprawka edytorska jasno rozdzielająca częstotliwość do wybranej metody pomiaru+zamiana kolejności w wyniku nadrzędności łąty	Budimex
D-05.03.05C	6.2 TAB 7 Lp.6	co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach głównych łuków poziomych	- co 10m - 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach charakterystycznych łuków poziomych	poprawka edytorska - dodanie średników. łuki nie mają punktów głównych a charakterystyczne iak opisano w innnych pozycjach tabeli	Budimex
D-05.03.05C	TAB 8	Wartość lepszca dopuszczalnego S - Nadmiar		Zapisy dostosować do ostatecznej wersji DPT 14 po konsultacjach	Budimex
D-05.03.05C	pkt. 6.8.3.1	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchylenia dla warstwy podbudowy i wiążącej zostały podane w tabeli 11.	Wymagana równość podłużna jest określona przez maksymalne dopuszczalne wartości odchylenia. które dla warstwy podbudowy i wiążącej zostały podane w tabeli 11.	poprawka edytorska	Budimex
D-05.03.05C	TAB 11 oraz TAB 12	Jezdnie MOP - 9; - 12	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza - 9; - 12	Zgodnie z Dz.U nr 43 z póź. zm. pobocza utwardzone dróg klasy GP mają wymagania na równi z Jezdniami MOP.	Budimex

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																								
D-05.03.05C	pkt. 6.8.3 B	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łaty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Do oceny równości poprzecznej dopuszcza się stosowanie metody łaty i klina. Metodą referencyjną oceny równości poprzecznej jest pomiar profilometryczny.	Do oceny równości poprzecznej warstwy podbudowy i wiążącej nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych oraz placów i parkingów należy stosować metodę łaty i klina lub metodę równoważną tj. pomiaru profilometrycznego umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy.	Obecne zapisy mogą preferować metodę profilometryczną jako właściwą do wykonania pomiaru ponieważ nie podano żadnych warunków dopuszczenia metody łaty i klina ani kto ma o takim dopuszczeniu decydować. Powyższe mogłoby powodować powstawanie nieuzasadnionych kosztów i problemów odbiorowych ponieważ mała liczba bardzo kosztownych urządzeń profilometrycznych (ok 0,7 mln zł) uniemożliwia powszechny dostęp dla każdego realizowanego zadania. Nie znane nam są żadne opracowania które wskazywały by wyższą dokładność dynamicznego pomiaru profilometrycznego niż metodą łaty i klina nieuzasadnione więc jest wskazywanie metody profilometrycznej jako wzorcowej. Zgodnie z Dz.U. 2019 poz. 1643 w pomiarach równości poprzecznej stosuje się metody: - profilometryczną równoważną użyciu łaty i klina - łaty i klina w odniesieniu do pomiaru warstwy wiążącej rozporządzenie wg pkt 3.3 ogranicza się jedynie do podania metody łaty i klina w żaden sposób nie wskazując że metodą nadrzędną którą należałoby stosować jest metoda profilometryczna. Bardzo istotny a mało znany jest fakt że metodą profilometryczną niemożliwe jest wykonanie prawidłowego/wiarygodnego pomiaru na świeżych warstwach bitumicznych w skutek efektu lustra (podobnie jak na mokrej nawierzchni) generującego do 90% wadliwych wartości pomiaru na laserach kątowych.	Budimex																								
D-05.03.05C	pkt. 6.8.3.B	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m.	Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów	Proponujemy ujednoczenie metody oceny zgodnie z DZ.U nr 43 z 2019r. Pomiar profilometryczny jako pomiar automatyczny przy znacznej prędkości obciążony jest ryzykiem generowania pewnej ilości błędnych wyników pomiarów w skutek oddziaływania czynników zewnętrznych (zabrudzenia, oznakowanie poziome, mokre plamy, świeża warstwa MMA) na lasery kątowe. Wymóg pomiaru co 1m wygeneruje 1000 wyników z tylko 1 km pasa (60 000 dla 10km drogi klasy 5) jeżeli więc wystąpi jakaś ilość pojedynczych wyników negatywnych proces ich weryfikacji byłby problematyczny i bardzo czasochłonny.	Budimex																								
D-05.03.05C	10.2 póż 7	Projekt RIB	Projekt RID		Budimex																								
D-05.03.05B	6.2 TAB 7 Lp.3	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny, Przmiarem na wyciętych próbkach	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny lub Przmiarem na wyciętych próbkach	ujednoczenie zapisu na zgodny z pkt 6.7.4 pomiar na wyciętych próbkach lub elektromagnetyczny	Budimex																								
D-05.03.05B	6.2 TAB 7	<table border="1"> <tr> <td>4.1.</td> <td>Klasy dróg: GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi</td> <td>Planografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.3.</td> <td>Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>4 metrową łatą i klinem</td> <td>- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)</td> </tr> </table>	4.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)	<table border="1"> <tr> <td>4.1.</td> <td>Klasy dróg: GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu</td> <td>Planografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.3.</td> <td>Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>4 metrową łatą i klinem</td> <td>- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)</td> </tr> </table>	4.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)	Obecna konstrukcja nie wskazuje metody alternatywnej dla profilografu. Dziura legislacyjna w dz. U nr 43 - Dla pomiaru profilometrycznego IRI brak metody alternatywnej jednocześnie ten sam akt przewiduje że w pomiarach profilometrycznych równości poprzecznej mogą wystąpić "miejsca niedostępne" Pomiar profilometryczny nie sprowadza się tylko do przejazdu pojazdu pomiarowego ale również do weryfikacji warunków i zachowania procedur gwarantujących uzyskanie wiarygodnego wyniku. Jeną z głównych zasad normy "PN-EN-13036-6 Pomiaru poprzecznych i podłużnych profili w zakresie długości fali równości i mega tekstury" jest stosowanie się do zaleceń producenta urządzenia gdzie znajdziemy: "Operator powinien mieć świadomość, że aby uzyskać dobre wyniki pomiarów, pojazd powinien osiągnąć proponowaną prędkość gromadzenia danych co najmniej 100 metrów przed rozpoczęciem zbierania danych". Podobne zapisy znajdują się w pkt 10.4.2 normy ASTM E950 oraz w pkt 5.4 zał. D2 instrukcji DSN. Biorąc powyższe zapisy pod uwagę nie ma możliwości wykonania wiarygodnego pełnego pomiaru profilometrycznego na odcinkach gdzie nie ma zapewnionej odpowiedniej przestrzeni do nabrania prędkości oraz jej zredukowania już po zakończeniu pomiaru. Kolejny nie uwzględniony problem to całkowity brak zapisów wskazujących sposób postępowania w przypadku napotkania podczas pomiaru zaprojektowanej przeszkody w oczywisty sposób oddziałującej na wynik pomiaru np. rondo lub skrzyżowanie gdzie oprócz zaburzenia prędkości i liniowości mogą pojawiać się zmienne spadki wynikające z konieczności zapewnienia odwodnienia.	Budimex
4.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)																										
4.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)																										
D-05.03.05B	6.2 TAB 7	<table border="1"> <tr> <td>5.1.</td> <td>Wszystkie klasy dróg</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.2.</td> <td>Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi</td> <td>2 metrową łatą i klinem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m</td> </tr> </table>	5.1.	Wszystkie klasy dróg	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.2.	Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m	<table border="1"> <tr> <td>5.1.</td> <td>Klasy dróg: GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi</td> <td>2 metrową łatą i klinem lub - profilografem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.3.</td> <td>W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>2 metrową łatą i klinem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m</td> </tr> </table>	5.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	2 metrową łatą i klinem lub - profilografem	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.3.	W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m	Dz.U nr 43 wskazują jako obowiązkową metodę profilometryczną tylko dla dróg klasy A, S, GP oraz G natomiast dla pozostałych klas wskazuje metodę łaty i klina bez żadnych wyjątkowych warunków koniecznych do spełnienia. Jedynie dla dróg A, S GP oraz G warunkiem brzegowym umożliwiającym zastosowanie łaty jest wystąpienie warunków uniemożliwiających wykonanie pomiaru metodą profilometryczną W związku z powyższym nie ma konieczności narzucania metody profilometrycznej do wszystkich klas technicznych. Istotne dodatkowe argumenty: metoda profilometryczną pomiaru równości podłużnej IRI wymagana jest tylko dla dróg A,S,Gp oraz G dla pozostałych planograf - powstała by więc niespójność oraz absurd kosztowy. Ogromny koszt ok 0,7 mln zł profilografu do pomiaru równości poprzecznej jest wielokrotnie większy od kosztu profilografu zdolnego do pomiaru IRI co stanowi istotny problem w dostępności tych urządzeń. Bardzo istotny a mało znany jest fakt że metodą profilometryczną niemożliwe jest wykonanie prawidłowego/wiarygodnego pomiaru na świeżych warstwach bitumicznych w skutek efektu lustra (podobnie jak na mokrej nawierzchni) generującego do 90% wadliwych wartości pomiaru na laserach kątowych.	Budimex				
5.1.	Wszystkie klasy dróg	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.2.	Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m																										
5.1.	Klasy dróg: GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	2 metrową łatą i klinem lub - profilografem	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.3.	W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m																										
D-05.03.05B	6.2 TAB 7 Lp.6	co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach głównych łuków poziomych	- co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach charakterystycznych łuków poziomych	poprawka edytorska - dodanie średników. łuki nie mają punktów głównych a charakterystyczne jak opisano w innych pozycjach tabeli	Budimex																								
D-05.03.05B	TAB 8	Wartość lepsza dopuszczalnego S - Nadmiar		Zapisy dostosować do ostatecznej wersji DPT 14 po konsultacjach	Budimex																								
D-05.03.05B	6.7.4	Tolerancja dla pojedynczego wyniku w zakresie: - grubości warstwy może wynosić 1÷5% grubości projektowanej.	Tolerancja dla pojedynczego wyniku w zakresie: - grubości warstwy może wynosić 0÷10% grubości projektowanej.	Przywrócić technicznie uzasadnioną wartość 10%. Występujące (dopuszczalne) odchyłki nierówności poprzecznej i podłużnej na warstwach bitumicznych powodują że ich grubość jest punktowo zmienna. Wprowadzenie wygórowanego wymagania można jedynie odbierać jako próba obniżenia wynagrodzenia poprzez naliczanie potraczeń za sztucznie wykreowane wady	Budimex																								

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																																																						
D-05.03.05B	TAB 11	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}**</th> <th>IRI_{max}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic</td> <td>1,1</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>1,3</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP</td> <td>1,5</td> <td>2,7</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic</td> <td>1,5</td> <td>3,4</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>1,7</td> <td>3,4</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]		IRI _{sr} **	IRI _{max}	1		3	4	GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,1	2,4	Utwardzone pobocza	1,3	2,4	Jezdnie MOP	1,5	2,7	G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	1,5	3,4	Utwardzone pobocza	1,7	3,4	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}**</th> <th>IRI_{max}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe</td> <td>1,1</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Pasy włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic</td> <td>1,3</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP, utwardzone pobocza</td> <td>1,5</td> <td>2,7</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe</td> <td>1,5</td> <td>3,4</td> </tr> <tr> <td>Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza</td> <td>1,7</td> <td>3,4</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]		IRI _{sr} **	IRI _{max}	1		3	4	GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe	1,1	2,4	Pasy włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7	G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe	1,5	3,4	Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4	<p>Wprowadzanie nowych podwyższonych względem Dz.U wymagań powinno być każdorazowo poprzedzone dogłębną analizą możliwości technicznych ich spełnienia w odniesieniu do wszystkich elementów nawierzchni z uwzględnieniem ich szczególnych charakterystyk wpływających na otrzymane wyniki pomiarów parametru IRI. I tak do takich szczególnych elementów można zaliczyć z Dz.U nr 43 np.: Serpentyzny § 23.1; Torowisko tramwajowe § 49.2; Skrzyżowania w tym ronda Rozdział 13; Rampy drogowe §18; Łącznice §88, które to elementy poprzez swoje ukształtowanie w istotny sposób wpływają na uzyskany wynik bądź całkowicie wykluczają uzyskanie wiarygodnego wyniku. Odcinki nawierzchni rozpoczynające/kończące się skrzyżowaniem nie zapewniają niezbędnego miejsca na rozpędzenie/wyhamowanie auta pomiarowego - brak możliwości zbadania całego odcinka. Łącznice oraz pasy włączeń i wyłączeń mogą zawierać rampy drogowe konieczne do prawidłowego prowadzenia ruchu przy zachowaniu odwodnienia - zmiana spadku wywołuje oddziaływanie dynamiczne na auto pomiarowe. Łącznice oraz serpentyzny kształtowane są za pomocą małych promieni łuków co generuje dodatkowe oddziaływanie siły odśrodkowej na pojazd pomiarowy/akcelometr. W związku z powyższym za wadliwe należy uznać dążenia do uzyskania tych samych parametrów (tego samego komfortu) na zasadniczych pasach ruchu oraz elementach nawierzchni przeznaczonych do zasadniczo innych celów.</p>	Budimex
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																									
		IRI _{sr} **	IRI _{max}																																																								
1		3	4																																																								
GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,1	2,4																																																								
	Utwardzone pobocza	1,3	2,4																																																								
	Jezdnie MOP	1,5	2,7																																																								
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	1,5	3,4																																																								
	Utwardzone pobocza	1,7	3,4																																																								
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																									
		IRI _{sr} **	IRI _{max}																																																								
1		3	4																																																								
GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe	1,1	2,4																																																								
	Pasy włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4																																																								
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7																																																								
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe	1,5	3,4																																																								
	Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4																																																								
D-05.03.05B	6.8.3 A	Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łaty (o długości 4 m) i klina.	Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D, placów i parkingów oraz w miejscach niedostępnych dla profilografów należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łaty (o długości 4 m) i klina.	Uzupełnienie brakujących wymagań dla miejsc gdzie nie ma możliwości wykonania pomiaru metoda profilometryczną	Budimex																																																						
D-05.03.05B	Tablica 13	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Klasa drogi</th> <th>Element nawierzchni</th> <th>Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Z</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>L, D, place, parkingi</td> <td>Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]	Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	6	L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Klasa drogi</th> <th>Element nawierzchni</th> <th>Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP, utwardzone pobocza</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G, Z</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>L, D, place, parkingi</td> <td>Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]	GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	4	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	6	G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6	Utwardzone pobocza	9	L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	konsekwencja powyższej zmiany oraz pozycjonowanie utwardzonego pobocza zgodnie z dz. U nr 43	Budimex																													
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]																																																									
Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	6																																																									
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9																																																									
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]																																																									
GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	4																																																									
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	6																																																									
G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6																																																									
	Utwardzone pobocza	9																																																									
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9																																																									
D-05.03.05B	pkt. 6.8.3 B	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg klasy GP oraz G należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łaty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów. W miejscach niedostępnych dla profilografu oraz dróg klas Z,L,D, placów i parkingów pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni należy dopuszczać się wykonać z użyciem łaty i klina. Długość łaty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m, Pomiar powinien być wykonany nie rzadziej niż co 5 m. Dopuszczalne wartości odchylenia zostały podane w tabeli 14.	Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łaty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów. W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni dopuszcza się wykonać z użyciem łaty i klina. Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów należy stosować metodę łaty i klina lub metodę równoważną tj. pomiaru profilometrycznego. Długość łaty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m, Pomiar powinien być	Zgodnie z Dz.U nr 43 metodą profilometryczną należy stosować dla dróg klasy A,S, GP oraz G natomiast dla pozostałych klas wskazano tylko jedną metodę (łaty i klina) bez żadnych dodatkowych warunków umożliwiających jej zastosowanie. Należy zatem przyjmować że dla dróg niższych klas rozporządzenie wskazuje metodę łaty i klina niezależnie od żutego w akcie sformułowania (dopuszcza się). Obecne zapisy mogą preferować metodę profilometryczną jako właściwą do wykonania pomiaru ponieważ nie podano żadnych warunków dopuszczenia metody łaty i klina ani kto ma o takim dopuszczeniu decydować. Powyższe mogłoby powodować powstawanie nieuzasadnionych kosztów i problemów odbiorowych ponieważ mała liczba bardzo kosztownych urządzeń profilometrycznych (ok 0,7 mln zł) uniemożliwia powszechny dostęp dla każdego realizowanego zadania. Poza powyższym istotny jest fakt że w odniesieniu do równości podłużnej na drogach niższych klasach technicznych zrezygnowano z pomiaru profilometrycznego na zacz planografu.	Budimex																																																						

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																								
D-05.03.05B	Tabela 15	<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>60 km/h</th> </tr> <tr> <td>GP, G</td> <td>Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)</td> <td>0,48**</td> <td>0,41</td> </tr> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni		30 km/h	60 km/h	GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,48**	0,41	<table border="1"> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>60 km/h</th> </tr> <tr> <td>GP, G</td> <td>Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)</td> <td>0,46**</td> <td>0,37</td> </tr> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni		30 km/h	60 km/h	GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,46**	0,37	Wymaganie 0,41 przy prędkości 60 km/h zostało podwyższone względem wartości obowiązującej wg Dz.U nr 43 wynoszącej 0,37. Poza powyższym dokonano wadliwego ustalenia wymagania dla prędkości 30 km/h ponieważ wyspecyfikowana wartość 0,48 (dla v= 30km/h) wg dz. U nr 43 oraz D.05.03.13 jest odpowiednia dla wymagania 0,44 (dla v=60 km/h). Powyższe powodowało by że dla odcinków dla których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60km/h obowiązywały by wymagania równoważne dla dróg klas A i S.	Budimex				
Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni																											
		30 km/h	60 km/h																										
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,48**	0,41																										
Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni																											
		30 km/h	60 km/h																										
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,46**	0,37																										
D-05.03.05B	10.2 póż 7	Projekt RIB	Projekt RID	Poprawka Edytorska	Budimex																								
D-05.03.13	6.2 TAB 4 Lp.3	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny,	Rzędne wysokościowe, Pomiar elektromagnetyczny lub	ujednolicenie zapisu na zgodny z pkt 6.7.4 pomiar na wyciętych próbkach lub elektromagnetyczny	Budimex																								
D-05.03.13	6.2 TAB 4	<table border="1"> <tr> <td>4.1.</td> <td>Klasy dróg: A,S,GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi</td> <td>Planografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.3.</td> <td>Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>4 metrową łatą i klinem</td> <td>- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)</td> </tr> </table>	4.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)	<table border="1"> <tr> <td>4.1.</td> <td>Klasy dróg: A,S,GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu</td> <td>Planografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>4.3.</td> <td>Klasy dróg Z, L i D oraz miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>4 metrową łatą i klinem</td> <td>- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)</td> </tr> </table>	4.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	4.3.	Klasy dróg Z, L i D oraz miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)	Obecna konstrukcja nie wskazuje metody alternatywnej dla profilografu. Dziura legislacyjna w dz. U nr 43 - Dla pomiary profilometrycznego IRI brak metody alternatywnej jednocześnie ten sam akt przewiduje że w pomiarach profilometrycznych równości poprzecznej mogą wystąpić "miejscza niedostępne" Pomiar profilometryczny nie sprowadza się tylko do przejazdu pojazdu pomiarowego ale również do weryfikacji warunków i zachowania procedur gwarantujących uzyskanie wiarygodnego wyniku. Jeną z głównych zasad normy "PN-EN-13036-6 Pomiary poprzecznych i podłużnych profili w zakresie długości fali równości i mega tekstury" jest stosowanie się do zaleceń producenta urządzenia gdzie znajdziemy: "Operator powinien mieć świadomość, że aby uzyskać dobre wyniki pomiarów, pojazd powinien osiągnąć proponowaną prędkość gromadzenia danych co najmniej 100 metrów przed rozpoczęciem zbierania danych". Podobne zapisy znajdują się w pkt 10.4.2 normy ASTM E950 oraz w pkt 5.4 zał. D2 instrukcji DSN. Biorąc powyższe zapisy pod uwagę nie ma możliwości wykonania wiarygodnego pełnego pomiaru profilometrycznego na odcinkach gdzie nie ma zapewnionej odpowiedniej przestrzeni do nabrania prędkości oraz jej zredukowania już po zakończeniu pomiaru. Kolejny nie uwzględniony problem to całkowity brak zapisów wskazujących sposób postępowania w przypadku napotkania podczas pomiaru zaprojektowanej przeszkody w oczywisty sposób oddziałującej na wynik pomiaru np. rondo lub skrzyżowanie gdzie oprócz zaburzenia prędkości i liniowości mogą pojawiać się zmienne spadki wynikające z konieczności zapewnienia odwodnienia.	Budimex
4.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.3.	Klasy dróg Z, L i D w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)																										
4.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu	Planografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
4.3.	Klasy dróg Z, L i D oraz miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	4 metrową łatą i klinem	- w sposób ciągły (początek każdego pomiaru łatą w miejscu zakończenia poprzedniego pomiaru)																										
D-05.03.13	6.2 TAB 4	<table border="1"> <tr> <td>5.1.</td> <td>Wszystkie klasy dróg</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.2.</td> <td>Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi</td> <td>2 metrową łatą i klinem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m</td> </tr> </table>	5.1.	Wszystkie klasy dróg	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.2.	Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m	<table border="1"> <tr> <td>5.1.</td> <td>Klasy dróg: A,S,GP,G</td> <td>Profilografem</td> <td>- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.2.</td> <td>Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi</td> <td>2 metrową łatą i klinem lub - profilografem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły</td> </tr> <tr> <td>5.3.</td> <td>W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych</td> <td>2 metrową łatą i klinem</td> <td>- nie rzadziej niż co 5 m</td> </tr> </table>	5.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	2 metrową łatą i klinem lub - profilografem	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły	5.3.	W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m	Dz.U nr 43 wskazują jako obowiązkową metodę profilometryczną tylko dla dróg klasy A, S, GP oraz G natomiast dla pozostałych klas wskazuje metodę łatą i klina bez żadnych wyjątkowych warunków koniecznych do spełnienia. Jedynie dla dróg A, S GP oraz G warunkiem brzegowym umożliwiającym zastosowanie łatą jest wystąpienie warunków uniemożliwiających wykonanie pomiaru metoda profilometryczną W związku z powyższym nie ma konieczności narzucania metody profilometrycznej do wszystkich klas technicznych. Istotne dodatkowe argumenty: metoda profilometryczną pomiaru równości podłużnej IRI wymagana jest tylko dla dróg A,S,Gp oraz G dla pozostałych planograf - powstała by wiec niespójność oraz absurd kosztowy. Ogromny koszt ok 0,7 mln zł profilografu do pomiaru równości poprzecznej jest wielokrotnie większy od kosztu profilografu zdolnego do pomiaru IRI co stanowi istotny problem w dostępności tych urządzeń. Bardzo istotny a mało znany jest fakt że metodą profilometryczną niemożliwe jest wykonanie prawidłowego/wiarygodnego pomiaru na świeżych warstwach bitumicznych w poprawka edytorska - dodanie średników. Łuki nie mają punktów głównych a charakterystyczne jak opisano w innych pozycjach tabeli	Budimex				
5.1.	Wszystkie klasy dróg	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.2.	Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klas Z,L,D place i parkingi	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m																										
5.1.	Klasy dróg: A,S,GP,G	Profilografem	- każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.2.	Klasy dróg: Z,L,D, place i parkingi	2 metrową łatą i klinem lub - profilografem	- nie rzadziej niż co 5 m - każdy pas układania warstwy w sposób ciągły																										
5.3.	W miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych	2 metrową łatą i klinem	- nie rzadziej niż co 5 m																										
D-05.03.13	6.2 TAB 4 Lp.6	co 10m 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach głównych łuków poziomych	- co 10m - 50 razy na 1 km dodatkowe pomiary w punktach charakterystycznych łuków poziomych	Zapisy dostosować do ostatecznej wersji DPT 14 po konsultacjach	Budimex																								
D-05.03.13	TAB 5	Wartość lepkości dopuszczalnego S - Nadmiar		Przywrócić technicznie uzasadnioną wartość 10%.	Budimex																								
D-05.03.13	6.7.4	Tolerancja dla pojedynczego wyniku w zakresie: - grubości warstwy może wynosić 1±5% grubości projektowanej.	Tolerancja dla pojedynczego wyniku w zakresie: - grubości warstwy może wynosić 0±10% grubości projektowanej.	Występujące (dopuszczalne) odchyłki nierówności poprzecznej i podłużnej na warstwach bitumicznych powodują że ich grubość jest punktowo zmienna. Wprowadzenie wygórowanego wymagania można jedynie odbierać jako próba obniżenia wynagrodzenia poprzez naliczanie potrąceń za sztucznie wykreowane wady	Budimex																								
D-05.03.13	6.8.3.A	W pomiarach równości nawierzchni należy stosować metody: - profilometryczną bazującą na wskaźnikach równości IRI; pomiaru ciągłego równoważną użyciu łatą i klina z wykorzystaniem planografu (w miejscach niedostępnych dla planografu pomiar ciągły z użyciem łatą o długości 4 m i klina). Długość łatą w pomiarze równości podłużnej powinna wynosić 4 m.	W pomiarach równości nawierzchni należy stosować metody: - profilometryczną bazującą na wskaźnikach równości IRI; - pomiaru ciągłego równoważną użyciu łatą i klina z wykorzystaniem planografu (w miejscach niedostępnych dla planografu pomiar ciągły z użyciem łatą o długości 4 m i klina).	rozdzielenie metod pomiaru pozostawić zapis na tożsamy z istniejącym w D.05.03.05B	Budimex																								

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																																																																						
D-05.03.13	6.8.3.A TAB 7	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="3">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}*</th> <th>IRI_{max}</th> <th>IRI_{max10}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">A, S, GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO</td> <td>1,1</td> <td>2,4</td> <td>1,8</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>1,3</td> <td>2,4</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP</td> <td>1,5</td> <td>2,7</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic</td> <td>1,5</td> <td>3,4</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>1,7</td> <td>3,4</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]			IRI _{sr} *	IRI _{max}	IRI _{max10}	1				5	A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO	1,1	2,4	1,8	Utwardzone pobocza	1,3	2,4	-	Jezdnie MOP	1,5	2,7	-	G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	1,5	3,4	-	Utwardzone pobocza	1,7	3,4	-	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="3">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}*</th> <th>IRI_{max}</th> <th>IRI_{max10}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">A, S, GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe</td> <td>1,1</td> <td>2,4</td> <td>2,4</td> </tr> <tr> <td>Pasy awaryjne, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO</td> <td>1,3</td> <td>2,4</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP, utwardzone pobocza</td> <td>1,5</td> <td>2,7</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe,</td> <td>1,5</td> <td>3,4</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic utwardzone pobocza</td> <td>1,7</td> <td>3,4</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]			IRI _{sr} *	IRI _{max}	IRI _{max10}	1				5	A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe	1,1	2,4	2,4	Pasy awaryjne, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO	1,3	2,4	-	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7	-	G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe,	1,5	3,4	-	Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic utwardzone pobocza	1,7	3,4	-	<p>Podwyższenie wymagań w odniesieniu do IRI_{sr} jest zasadne dla trasy głównej gdzie użytkownik może oczekiwać podwyższonego komfortu a jego zapewnienie jest technicznie możliwe. Nie zasadne jest podwyższanie wymagań na elementach nawierzchni których geometria z założenia wymusza pojawienie się obniżonego komfortu w wyniku hamowania, przyspieszania, zmiany pasa ruchu, ostrych łuków i przechylek.</p> <p>Kolejnym istotnym czynnikiem który należy uwzględnić to problematyka wykonania wiarygodnego, powtarzalnego i odtwarzalnego pomiaru parametru IRI na krótkich krzywoliniowych odcinkach - jaka jest dokładność metody pomiaru na takich elementach? Każdy pomiar krótkich odcinków bez bezpośrednio przylegającego odcinka dojazdu i odjazdu będzie obarczony błędem albo wręcz niemożliwy do pomiaru. Jak w takim kontekście wykonać pomiar pasa wyłączenia skoro już na jego początku musimy wykonać manewr zmiany pasa ruchu - jaki odcinek wykluczmy z pomiaru? Jak prawidłowo ocenić wyniki pomiaru łącznicy węzła WB której początek pomiaru pokrywa się z rondem - brak odcinka dojazdowego (zgodnie z instrukcją Dynatest wymaga się 150m)</p> <p>W odniesieniu do wymagania IRI max 10 wnosimy o udostępnienie opracowania na podstawie którego ustalono proponowaną wartość wymagania równą 1,8. Wnosimy o ograniczenie oddziaływania dodatkowego wymagania do trasy głównej. Proponowana wartość wymagania 1,8 byłaby logicznie sprzeczna z wymaganiem IRI max =2,4 ponieważ średnia z pięciu kolejnych ocen mogła by wyjść tylko 1,8.</p> <p>Należy mieć na uwadze że pomiary profilometryczne IRI_{max10} aby uzyskać powtarzalności i odtwarzalności będą musiały być wykonywane z wykorzystaniem stałych pewnych punktów odniesienia oraz systemu start stop ponieważ każde przesunięcie fazowe pomiaru może zmienić uzyskany wynik i jego ocenę</p>	Budimex
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																																									
		IRI _{sr} *	IRI _{max}	IRI _{max10}																																																																							
1				5																																																																							
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO	1,1	2,4	1,8																																																																							
	Utwardzone pobocza	1,3	2,4	-																																																																							
	Jezdnie MOP	1,5	2,7	-																																																																							
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	1,5	3,4	-																																																																							
	Utwardzone pobocza	1,7	3,4	-																																																																							
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																																									
		IRI _{sr} *	IRI _{max}	IRI _{max10}																																																																							
1				5																																																																							
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe	1,1	2,4	2,4																																																																							
	Pasy awaryjne, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic, SPO i PPO	1,3	2,4	-																																																																							
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7	-																																																																							
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe,	1,5	3,4	-																																																																							
	Pasy włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic utwardzone pobocza	1,7	3,4	-																																																																							
D-05.03.13	6.8.3.A	Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającego wyznaczenie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łaty (o długości 4 m) i klina.	Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D, placów i parkingów oraz w miejscach niedostępnych dla profilografów należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łaty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającego wyznaczenie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łaty (o długości 4 m) i klina.	Uzupełnienie brakujących wymagań dla miejsc gdzie nie ma możliwości wykonania pomiaru metoda profilometryczną	Budimex																																																																						
D-05.03.13	6.8.3.A TAB 9	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Klasa drogi</th> <th>Element nawierzchni</th> <th>Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Z</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>L, D, place, parkingi</td> <td>Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]	Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	6	L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Klasa drogi</th> <th>Element nawierzchni</th> <th>Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">A, S, GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Jezdnie MOP, utwardzone pobocza</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">G, Z</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Utwardzone pobocza</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>L, D, place, parkingi</td> <td>Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]	A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	4	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	6	G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6	Utwardzone pobocza	9	L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	konsekwencja powyższej zmiany oraz pozycjonowanie utwardzonego pobocza zgodnie z dz. U nr 43	Budimex																																													
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]																																																																									
Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	6																																																																									
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9																																																																									
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy ścieralnej [mm]																																																																									
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	4																																																																									
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	6																																																																									
G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6																																																																									
	Utwardzone pobocza	9																																																																									
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9																																																																									
D-05.03.13	6.8.3.B	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łaty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów. W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni dopuszcza się wykonać z użyciem łaty i klina. Długość łaty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m, Pomiar powinien być wykonany nie rzadziej niż co 5 m.	Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łaty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łatą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa (elementu) nawierzchni z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów. W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni dopuszcza się wykonać z użyciem łaty i klina. Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów należy stosować metodę łaty i klina lub metodę równoważną tj. pomiaru profilometrycznego. Długość łaty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m, pomiar powinien być wykonany nie rzadziej niż co 5 m.	<p>Zgodnie z Dz.U nr 43 metodę profilometryczną należy stosować dla dróg klasy A,S, GP oraz G natomiast dla pozostałych klas wskazano metodę (łaty i klina) bez żadnych dodatkowych warunków umożliwiających jej zastosowanie.</p> <p>Należy zatem przyjmować że dla dróg niższych klas rozporządzenie wskazuje metodę łaty i klina niezależnie od żutego w akcie sformułowania (dopuszcza się).</p> <p>Obecne zapisy mogą preferować metodę profilometryczną jako właściwą do wykonania pomiaru ponieważ nie podano żadnych warunków dopuszczenia metody łaty i klina ani kto ma o takim dopuszczeniu decydować. Powyższe mogłoby powodować powstawanie nieuzasadnionych kosztów i problemów odbiorowych ponieważ mała liczba bardzo kosztownych urządzeń profilometrycznych (ok 0,7 mln zł) uniemożliwia powszechny dostęp dla każdego realizowanego zadania.</p> <p>Poza powyższym istotny jest fakt że w odniesieniu do równości podłużnej na drogach niższych klasach technicznych zrezygnowano z pomiaru profilometrycznego na lecz planografu.</p>	Budimex																																																																						

WWIORB	(Pkt (np.	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																																		
D-05.03.13		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>60 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">A, S</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)</td> <td>0,48**</td> <td>0,44</td> </tr> <tr> <td>Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic</td> <td>0,50**</td> <td>0,46</td> </tr> <tr> <td>GP, G</td> <td>Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)</td> <td>0,48**</td> <td>0,41</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni		30 km/h	60 km/h	A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)	0,48**	0,44	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,50**	0,46	GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)	0,48**	0,41	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>60 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">A, S</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)</td> <td>0,48**</td> <td>0,44</td> </tr> <tr> <td>Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic</td> <td>0,50**</td> <td>0,46</td> </tr> <tr> <td>GP, G</td> <td>Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)</td> <td>0,46**</td> <td>0,37</td> </tr> </tbody> </table>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni		30 km/h	60 km/h	A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)	0,48**	0,44	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,50**	0,46	GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)	0,46**	0,37	<p>Dla dróg klasy GP oraz G wymaganie 0,41 przy prędkości 60 km/h zostało podwyższone względem wartości obowiązującej wg Dz.U nr 43 wynoszącej 0,37.</p> <p>Poza powyższym dokonano wadliwego ustalenia wymagania dla prędkości 30 km/h ponieważ wyspecyfikowana wartość 0,48 (dla v= 30km/h) wg dz. U nr 43 jest odpowiednia dla wymagania 0,44 (dla v=60 km/h). Powyższe powodowało by że dla odcinków dróg GP oraz G na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60km/h obowiązywały by wymagania równoważne jak dla dróg klas A i S.</p>	Budimex
Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni																																					
		30 km/h	60 km/h																																				
A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)	0,48**	0,44																																				
	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,50**	0,46																																				
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)	0,48**	0,41																																				
Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablockowanej opony względem nawierzchni																																					
		30 km/h	60 km/h																																				
A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne *)	0,48**	0,44																																				
	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,50**	0,46																																				
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza *)	0,46**	0,37																																				
D-05.03.13	10.2 póź 7	Projekt RIB	Projekt RID	poprawka edytorska	Budimex																																		