

WWIORB (np. D-02.00.01)	PK (np. 2.2.1.3)	Dotychczasowe brzmienie WWIORB	Proponowane brzmienie WWIORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	2.1.1 oraz 2.1.1.1	Granulat należy stosować zgodnie..... oraz załączniku 9.2.1 i 9.2.3 RID 1/6	Usunąć odwołanie RID. Usunąć badania - ostatnich 10 wierszy punktu 2.1.1.1.	Jakie argumenty przemawiają za wprowadzeniem we wzorcowej wersji WWIORB wymagan badań kruszywa grubego o granulatu: mrozoodporność, LA, grube zanieczyszczenia lekkie?. Z obliczeń wynika, że trzeba wyekstrahować ok 100kg destruktu/granulatu = 85 ekstrakcji, aby zebrać odpowiednią do badań frakcję kruszywa. Wycofane polskie normy były bardzo rygorystyczne pod względem wymagań dla kruszywa. Dziś używamy kruszywa z tych samych złóż. Wszystko co było w kruszywie słabe, po latach eksploatacji dawno uległo rozpadowi. Drastycznie wydłużyło czas badań i ich koszt, co też może być argumentem na NIE przy stosowaniu granulatu w niewielkiej ilości. Wystarczy określenie ilości asfaltu (jego	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	2.1.1.2	W przypadku granulatu stosowanego do warstw ścieralnych z BA...	W przypadku granulatu stosowanego do warstw ścieralnych z AC...	Nieaktualne nazewnictwo	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	2.2.1.	Zapis we wszystkich tabelach w tym punkcie "+środek gruntujący"	Środek gruntujący powinien być usunięty z tabel, jak ma to miejsce w WT-2 2016 część II pkt. 7.6.1 tabela 8	Producent taśm bitumicznych zaleca stosowanie środka gruntującego, ale nie jest to materiał do połączeń technologicznych. Wystarczy dodać w WWIORB D.04.07.01 uwagę o "konieczności stosowania środka gruntującego" jak ma to miejsce w innych WWIORB.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	2.2.1.	Do uszczelniania połączeń technologicznych należy stosować materiały zgodnie z pkt. 7.6.1 WT-2 2016 – część II i tabeli 5.	Do uszczelniania połączeń technologicznych należy stosować materiały zgodnie z pkt. 7.6.1 WT-2 2016 – część II i tabeli 5 niniejszych WWIORB.	Tabela 5 jest z WWIORB a nie z WT-2.	TPA
D-05.03.13	2.2.2.	Do uszczelniania połączeń technologicznych należy stosować materiały zgodnie z pkt. 7.6.1 WT-2 2016 – część II w tabeli 5	Do uszczelniania połączeń technologicznych należy stosować materiały zgodnie z pkt. 7.6.1 WT-2 2016 – część II i 3 niniejszych WWIORB	Błędne sformułowanie zdanie	TPA
D-05.03.13	2.2.2.	Zapis we wszystkich tabelach w tym punkcie "+środek gruntujący"	Środek gruntujący powinien być usunięty z tabel, jak ma to miejsce w WT-2 2016 część II pkt. 7.6.1 tabela 8	Producent taśm bitumicznych zaleca stosowanie środka gruntującego, ale nie jest to materiał do połączeń technologicznych. Wystarczy dodać w WWIORB D.04.07.01 uwagę o "konieczności stosowania środka gruntującego" jak ma to miejsce w innych WWIORB	TPA
D-05.03.13	2.2.4.	Zaleca się stosowanie do mieszanek mineralno-asfaltowych, dodatku środka obniżającego temperaturę produkcji i układania – nie dotyczy to produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych z dozowaniem granulatu asfaltowego w technologii „na zimno”	Zaleca się stosowanie do mieszanek mineralno-asfaltowych, dodatku środka obniżającego temperaturę produkcji i układania.	Do mieszanek SMA nie stosuje się granulatu	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05.B D-05.03.05.C	2.4.5.	... - zawilgoceniem – ochrona granulatu asfaltowego przed opadami atmosferycznymi; w przypadku dozowania „na zimno” obowiązkowe jest składowanie granulatu pod	... - zawilgoceniem – ochrona granulatu asfaltowego przed opadami atmosferycznymi; w przypadku dozowania „na zimno” zaleca się składować granulatu pod przykryciem lub	Zwiększona wilgotność granulatu asfaltowego obniża wydajności i zwiększa koszty produkcji ale nie powinna dyskwalifikować danego granulatu asfaltowego	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05.B D-05.03.05.C	2.4.5.	Składowanie granulatu asfaltowego powinno odbywać się w warunkach zabezpieczających je przed: - segregacją – zaleca się formowanie hałd o kształcie stożkowym o wysokości max. do 5m, ... Podczas składowania granulatu asfaltowego należy postępować zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 9.2.1 i Załączniku nr 9.2.2 RID 1/6.	Podczas składowania granulatu asfaltowego należy postępować zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 9.2.1 i Załączniku nr 9.2.2 RID 1/6. Powierzchnię na której będzie składowany granulatu asfaltowy należy utwardzić i ukształtować z wyraźnym spadkiem przeciwdziałającym akumulacji wody w hałdzie.	Zapisy WWIORB oraz RID są sprzeczne ze sobą. Zgodnie z załącznikiem 9.2.1 RID: "Zaleca się formowanie hałd o kształcie stożkowym i o wysokości nie większej niż 10 metrów. Płaskie i rozległe hałdy, położone na odkrytym terenie charakteryzuje zwiększona wilgotność." Ograniczenie maksymalnej wysokości hałd granulatu do 5m (niezgodnie z RID) spowoduje, iż będą one bardziej płaskie i rozległe co znacznie utrudni zabezpieczenie ich przed nadmiernym zawilgoceniem. Dodatkowo należy pamiętać, iż granulatu jest tylko jednym z wielu składników mma i rezerwowanie znacznych powierzchni placów składowych pod niskie hałdy granulatu jest nierealne i nieuzasadnione ekonomicznie.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05.B D-05.03.05.C D-05.03.13	3.2	Układanie mieszanki powinno odbywać się możliwie największą szerokością, przy użyciu mechanicznej układarki do układania mieszanki mineralno-asfaltowej lub zespołem układarek pracujących równolegle z przesunięciem roboczym umożliwiającym ułożenie stykających się warstw asfaltowych na gorąco, posiadającej następujące urządzenia: - automatyczne sterowanie pozwalające na ułożenie warstwy zgodnie z założoną niwelacją i grubością, - płytę wibracyjną do wstępnego zagęszczenia mieszanki,	Układanie mieszanki powinno odbywać się możliwie największą szerokością, przy użyciu mechanicznej układarki do układania mieszanki mineralno-asfaltowej lub zespołem układarek pracujących równolegle z przesunięciem roboczym umożliwiającym ułożenie stykających się warstw asfaltowych na gorąco, posiadającej następujące urządzenia: - automatyczne sterowanie pozwalające na ułożenie warstwy zgodnie z założoną niwelacją i grubością, - ubijak belkowy (tamper) do wstępnego zagęszczenia mieszanki,	Płyta wibracyjna (jeśli układarka jest w nią wyposażona), ze względu na dużą powierzchnię styku z wbudowywaną warstwą nie jest odpowiednią do wstępnego zagęszczenia a za nadmierności i „gładkości” powierzchni wbudowanej warstwy. Jej udział w wstępnym zagęszczeniu jest niewielki a zagęszczenie wstępne jest realizowane poprzez ubijak belkowy i ciężar własny agregatu zagęszczającego (tzw. "stołu" układarki).	TPA
D-05.03.13	3.5.	Wykonawca powinien dysponować rozsypywarką kruszywa lub posiadać walec z zamontowaną rozsypywarką	Wykonawca powinien dysponować mobilną posypywarką kruszywa lub posiadać walec z zamontowaną posypywarką szczelinową. Posypka kruszywa jest podawana na nawierzchnię granularną.	Użycie terminu "rozsypywarka" może wskazywać na dopuszczanie się podawanie kruszywa posypki w sposób rotacyjny.	TPA
D-04.07.01	5.1.	MMA powinna być zaprojektowana zgodnie z pkt. 8.1 i 8.2.2 WT-2 2014 – część I w zależności od kategorii ruchu	MMA powinna być zaprojektowana zgodnie z pkt. 8.1 i 8.2.1 WT-2 2014 – część I w zależności od kategorii ruchu	Podano błędny punkt z WT-2 2014 część I	TPA
D-05.03.05C	5.1.	Tabela 7 sztywność wymagania Smax 17000 Smin 14000	Wymaganie dla w-wy podbudowy Smax17000 Smin11000 dla w-wy wiążącej Smax17000 Smin14000	Zgodnie z WT-2 2014 część I, beton asfaltowy do w-wy podbudowy i do w-wy wiążącej powinien spełniać wymagania podane w tabeli 23 i 24. Zgodnie z danymi wytycznymi w-wa podbudowy ma inne wymagania w zakresie sztywności.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	5.2.	- przekazywać Inżynierowi/Inspektorowi Nadzoru wydruki z WMB potwierdzające, że ilość zadozowanego granulatu asfaltowego jest zgodna z zaakceptowanym przez Inżyniera/Inspektora Nadzoru Badaniem Typu.	- udostępnić Inżynierowi/Inspektorowi Nadzoru wgląd w wydruki z WMB potwierdzające, że ilość zadozowanego granulatu asfaltowego jest zgodna z zaakceptowanym przez Inżyniera/Inspektora Nadzoru Badaniem Typu.	Usunąć zapis lub zmienić formę	TPA
D-04.07.01	5.3	Podłoże pod warstwę wiążącą z MMA powinno być:	Podłoże pod warstwę podbudowy z MMA powinno być:	WWIORB dotyczy warstwy podbudowy	TPA
D-04.07.01	5.3.	suche – dot. podłoża asfaltowego / dla podłoża z mieszanki niezwiązanej lub związanej hydraulicznie dopuszcza się podłoże o odpowiedniej wilgotności	usunąć zapis: "dla podłoża z mieszanki niezwiązanej lub związanej hydraulicznie dopuszcza się podłoże o odpowiedniej wilgotności"	Jaka ma być ta "odpowiednia wilgotność"?	TPA
D.05.03.05B D.05.03.13	5.7.	W celu poprawy właściwości przeciwpoślizgowych warstw ścieralną należy układać w kierunku przeciwnym do przewidywanego ruchu	Usunąć całe zdanie.	Dla warstwy z SMA pokrytej posypką, kierunek układania nie ma żadnego wpływu na poprawę współczynnika tarcia, dodatkowo kiedy ziarna kruszywa w mma są całkowicie pokryte błoną asfaltową. Wprowadzanie takich zapisów komplikuje organizację ruchu i robót na budowie, dodatkowo w przypadkach układania w terenie o większych spadkach	TPA
D-04.07.01	5.8.2.B	Wykonanie złączy metodą „gorące przy zimnym” stosuje się w przypadkach, gdy ze względu na ruch, względnie z innych uzasadnionych powodów konieczne jest wykonywanie nawierzchni w odstępach czasowych – należy ją stosować zgodnie z pkt. 7.6.3.1 WT-2 2016	Wykonanie złączy metodą „gorące przy zimnym” stosuje się w przypadkach, gdy ze względu na ruch, względnie z innych uzasadnionych powodów konieczne jest wykonywanie nawierzchni w odstępach czasowych – należy ją stosować zgodnie z pkt. 7.6.3.2 WT-2 2016	Podano błędny punkt z WT-2 2016 część II	TPA
D.05.03.13	5.8.2.C	W przypadku jeśli podłożem dla warstwy jest warstwa z ACWMS należy dokładnie nad złączami poprzecznymi działek roboczych ACWMS wykonać poprzecznie piłą tarczową nacięcia dylatacyjne na całą szerokość ułożonej warstwy ścieralnej do jej spodu.	Usunąć całe zdanie.	Wykonywanie "zapobiegawczo" nacięć w nawierzchni (słabych punktów dla konstrukcji) jest działaniem technicznie nieuzasadnionym. Normalnym działaniem jest uszczelnianie (wypielnianie) pęknięć, jeśli się pojawiają. Poza tym, wszystkie szczeliny poprzeczne w kolejnych warstwach powinny być przesunięte względem siebie, a w tym przypadku stanowi	TPA

WWiORB (np. D-02.00.01)	PK (np. 2.2.1.3)	Dotychczasowe brzmienie WWiORB	Proponowane brzmienie WWiORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany
D-05.03.13 D-05.03.05C D-05.03.05B D-05.03.05A D-04.07.01	5.9.	Krawędź zewnętrzna oraz powierzchnię odsadki poziomej należy zabezpieczyć przez pokrycie gorącym asfaltem w ilości: - powierzchnie odsadzek - 1,5 kg/m ² - krawędzie zewnętrzne - 4 kg/m ²	Krawędź zewnętrzna oraz powierzchnię odsadki poziomej należy zabezpieczyć przez pokrycie gorącym asfaltem w ilości: - powierzchnie odsadzek - 1,5 kg/m ² z tolerancją +/-0,2 kg/m ² . - krawędzie zewnętrzne - 4 kg/m ² , z tolerancją +/-0,5 kg/m ²	Ilość pokrycia trudna do wykonania w "punkt". Uwzględnić tolerancje dla pokrycia asfaltem krawędzi oraz odsadki.	TPA
D-05.03.05C	6.1.	Badania mieszanki mineralno-asfaltowej należy wykonywać zgodnie z normami podanymi w pkt. 8.2.2 WT-2 2014 – część I (Tabela 24)	Badania mieszanki mineralno-asfaltowej należy wykonywać zgodnie z normami podanymi w pkt. 8.2.2 WT-2 2014 – część I (Tabela 23 i 24)	Tabela 23 zawiera wymagania dla warstwy podbudowy, a tabela 24 wymagania dla w-wy wiążącej.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.2.	Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzania na bieżąco badań i pomiarów w celu sprawdzania czy jakość wykonanych Robót jest zgodna z postawionymi wymaganiami.	Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzania na bieżąco badań i pomiarów w celu sprawdzania czy jakość wykonanych robót jest zgodna z postawionymi wymaganiami.		TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05C	6.2	Tabela 7, Lp. 5. Równość poprzeczna Profilografem lub 2 metrowa lata i pochylomiernem	Równość poprzeczna Profilografem lub 2 metrowa lata i klinem	Pochylomierny nie stosuje się przy pomiarach równości poprzecznej.	TPA
D-05.03.05B D-05.03.13	6.2.	Tabela 5.1. Wszystkie klasy dróg - Profilografem	Tabela 5.1. Drogi klas A, S, GP i G - Profilografem	Zapisy WWiORB mogą być niewłaściwie interpretowane.	TPA
D-05.03.05B D-05.03.13	6.2.	Tabela 5.2. Wszystkie klasy dróg w miejscach niedostępnych dla urządzeń pomiarowych oraz drogi klasy Z, L, D, place i parkingi - 2 metrowa lata i klinem	Tabela 5.2. Drogi klasy Z, L, D oraz place i parkingi jak również w miejscach niedostępnych dla profilografu na drogach klasy A, S, GP i G - 2 metrowa lata i klinem	Zapisy WWiORB mogą być niewłaściwie interpretowane.	TPA
D-05.03.05B	6.2.	Tabela 7. Lp.2 Szczepność warstw asfaltowych dla dróg KR4-7	Tabela 7. Lp.2 Szczepność warstw asfaltowych dla dróg KR1-4	Przedmiotem niniejszych Warunków Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych są wymagania dotyczące wykonania i odbioru robót związanych z wykonaniem warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego KP1, KP4	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.5	6.5. Badania i pomiary arbitrażowe Badania i pomiary arbitrażowe są powtórzeniem badań lub pomiarów kontrolnych i/lub kontrolnych dodatkowych, co do których istnieją uzasadnione wątpliwości ze strony Inżyniera/Inspektora Nadzoru, Zamawiającego lub Wykonawcy (np. na podstawie własnych badań). Badania i pomiary arbitrażowe wykonuje się na wniosek strony kontraktu. Badania i pomiary arbitrażowe wykonuje bezstronne, akredytowane laboratorium (w tym inne laboratorium GDDKIA), które nie wykonywało badań lub pomiarów kontrolnych, przy udziale lub po poinformowaniu przedstawicieli stron. W przypadku wniosku Wykonawcy zgodę na przeprowadzenie badań i pomiarów arbitrażowych wyraża Inżynier/Inspektor Nadzoru po wcześniejszej analizie zasadności wniosku. Zamawiający akceptuje laboratorium, które przeprowadzi badania lub pomiary	6.5. Badania i pomiary arbitrażowe Badania i pomiary arbitrażowe są powtórzeniem badań lub pomiarów kontrolnych i/lub kontrolnych dodatkowych, co do których istnieją uzasadnione wątpliwości ze strony Inżyniera/Inspektora Nadzoru, Zamawiającego lub Wykonawcy (np. na podstawie własnych badań). Badania i pomiary arbitrażowe wykonuje się na wniosek strony kontraktu. Badania i pomiary arbitrażowe wykonuje bezstronne, akredytowane laboratorium (w tym inne laboratorium GDDKIA), które nie wykonywało badań lub pomiarów kontrolnych, przy udziale lub po poinformowaniu przedstawicieli stron. W przypadku wniosku Wykonawcy zgodę na przeprowadzenie badań i pomiarów arbitrażowych wyraża Inżynier/Inspektor Nadzoru po wcześniejszej analizie zasadności wniosku. Zamawiający akceptuje laboratorium, które przeprowadzi badania lub pomiary	Zapis wynikający z FIDIC, dyscyplinujący zarówno Laboratorium Zamawiającego jak i Wykonawcy.	TPA
D-05.03.05A	6.7.3.	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla oblicza się zgodnie z PN-EN 12697-8. Zawartość wolnych przestrzeni nie może przekroczyć wartości podanych w WT-2 2014 Tabela 12, 13 i 14 w zależności od kategorii ruchu	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla oblicza się zgodnie z PN-EN 12697-8. Zawartość wolnych przestrzeni nie może przekroczyć wartości podanych w WT-2 2014 część I Tabela 12, 13 i 14 w zależności od kategorii ruchu		TPA
D-05.03.05C	6.7.3.	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla oblicza się zgodnie z PN-EN 12697-8. Zawartość wolnych przestrzeni nie może przekroczyć wartości podanych w WT-2 2014 - część I Tabela 12	Zawartość wolnych przestrzeni w próbkach Marshalla oblicza się zgodnie z PN-EN 12697-8. Zawartość wolnych przestrzeni nie może przekroczyć wartości podanych w WT-2 2014 - część I Tabela 12 i 14	Tabela 23 zawiera wymagania dla warstwy podbudowy, a tabela 24 wymagania dla w-wy wiążącej.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.7.4.	Odchyłka w zakresie grubości danej warstwy lub pakietu warstw z mieszanek mineralno - asfaltowych jest to procentowe przekroczenie w dół projektowanej grubości warstwy lub pakietu i obliczona wg. Pkt.2.3. Instrukcji DP-T14 2017- część I z dokładnością do 1%	Odchyłka w zakresie grubości danej warstwy lub pakietu warstw z mieszanek mineralno - asfaltowych jest to procentowe przekroczenie na minus projektowanej grubości warstwy lub pakietu warstw i obliczona wg. Pkt.2.3. Instrukcji DP-T14 2017- część I.	Zmiana formy i usunięcie zapisu o dokładności 1% - problemy z obliczeniem potrąceń.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C	6.7.5.	Wykonawca wytnie próbki na każde życzenie Inżyniera / Inspektora Nadzoru w miejscach wątpliwych przez niego wskazanych	Wykonawca jest zobowiązany do wycięcia próbki na każde życzenie Inżyniera / Inspektora Nadzoru w miejscach wątpliwych przez niego wskazanych	Zmiana formy	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.7.8.	Dla lepsza wyekstrahowanego należy kontrolować następujące właściwości: - temperaturę mięknięcia, - nawrót sprężysty - dot. polimeroasfaltów.	Dla lepsza wyekstrahowanego należy kontrolować następujące właściwości: - temperaturę mięknięcia (1 badanie podczas próby technologicznej) - nawrót sprężysty - dot. polimeroasfaltów (1 badanie podczas próby technologicznej) lub zapis o częstotliwości badań zamieścić w Tab. 4 "Minimalna częstotliwość badań"	Brak częstotliwości wykonywania badań. Do sprawdzenia podczas próby technologicznej.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.13	6.8.1.	Częstość oraz zakres badań i pomiarów podano na warstwie podbudowy podano w tabeli 7.	Częstość oraz zakres badań i pomiarów dla warstwy podbudowy podano w tabeli 7.	Poprawiono nieprawidłowo sformułowane zdanie.	TPA
D-05.03.05C	6.8.1.	Częstość oraz zakres badań i pomiarów podano na warstwie wiążącej podano w tabeli 7.	Częstość oraz zakres badań i pomiarów dla warstwy podbudowy i warstwy wiążącej podano w tabeli 7	Analogiczne poprawki należy wprowadzić we wszystkich WWiORB.	TPA
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.8.3.	Tabela 11. Dopuszczalne wartości odchyłań dla warstwy podbudowy Tabela 12. Dopuszczalne wartości odchyłań dla warstwy podbudowy	Tabela 11. Dopuszczalne wartości odchyłań równości poprzecznej dla warstwy podbudowy Tabela 12. Dopuszczalne wartości odchyłań równości podłużnej dla warstwy podbudowy	Doprecyzować i ujednolicić tytuły tabel we wszystkich WWiORB.	TPA

WWiORB (np. D-02.00.01)	PK (np. 2.2.1.3)	Dotychczasowe brzmienie WWiORB	Proponowane brzmienie WWiORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																																																			
D-05.03.13	6.8.3.	<p>Tabela 7. Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną</p> <table border="1" data-bbox="331 209 786 480"> <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>3</td> <td>4</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		3	4	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	-	<p>Tabela 7. Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną</p> <table border="1" data-bbox="831 225 1402 480"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}⁺</th> <th>IRI_{max}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">A, S, GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, 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>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, 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 danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}	A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4	<p>Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany</p> <p>Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>Wprowadzony dodatkowo parametr IRI_{max10} powinien być oparty badaniami - skąd wynika taki parametr (literatura, opinie IBDiM, raporty z badań, itp.) i przyjęta wartość? Dodatkowo przy wprowadzeniu tego parametru traci sens wartość IRI_{max}=2,4. Czy istnieją jakieś naukowe opracowania, na bazie których został on wprowadzony?</p>	TPA
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																						
		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}	IRI _{max10}																																																				
1		3	4	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}																																																					
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4																																																					
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7																																																					
	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4																																																					
D-05.03.05B	6.8.3.	<p>Tabela 11. Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną</p> <table border="1" data-bbox="219 520 786 778"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego 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">A, S, 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 danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}	1		3	4	A, S, 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	<p>Tabela 11. Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną</p> <table border="1" data-bbox="831 520 1402 778"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Klasa drogi</th> <th rowspan="2">Element nawierzchni</th> <th colspan="2">Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]</th> </tr> <tr> <th>IRI_{sr}⁺</th> <th>IRI_{max}</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">A, S, GP</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, 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>Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, 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 danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}	A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4	<p>Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</p>	TPA								
Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																						
		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}																																																					
1		3	4																																																					
A, S, 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 danego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]																																																						
		IRI _{sr} ⁺	IRI _{max}																																																					
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4																																																					
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7																																																					
	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	1,7	3,4																																																					
D-05.03.05B D-05.03.13	6.8.3.A	<p>W przypadku odbioru odcinków warstw nawierzchni, na których występują dylatacje mostowe, ...</p> <p>Tabela 8 Dopuszczalne odbiorcze wartości odchyień równości podłużnej...</p>	<p>Pomiar z użyciem 4m łąty i klina na dylatacjach nie jest żadną weryfikacją parametru IRI_{max}. Przy punktowych nierównościach rzędu 4mm, osiągnięte wartości IRI_{max} kształtują się na poziomie ~1,0mm/m. Przy przekroczeniach IRI_{max}=2,4mm/m na dylatacjach, nierówności zmierzone 4m łątą i klinem będą znacznie większe niż 4mm (z doświadczeń własnych, na poziomie nawet ~10mm lub więcej).</p>	<p>Wymagania podane w Tabeli 8 (4mm lub 6mm) są praktycznie nie do osiągnięcia na budowach. Powinna być wykonana praca badawcza w tym temacie, dla różnego rodzaju dylatacji mostowych z określeniem realnych wymagań. Wprowadzanie nierealnych wymagań, które będą kolejnym punktem spornym między Wykonawcą a GDDKiA nie ułatwia sprawniej realizacji robót na budowach. Ten punkt jest konieczny, ale z realnymi wymaganiami.</p>	TPA																																																			
D-05.03.13	6.8.3.B.	<p>B. Pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej</p> <p>Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg klasy A, S, GP oraz G 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 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 ocenę podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów.</p> <p>W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni dopuszcza się wykonać z użyciem łąty i klina. Długość łąty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m, Pomiar powinien być wykonany nie rzadziej niż co 5 m. Dopuszczalne wartości odchyień zostały podane w tabeli 10.</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty i klina</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty (o długości 2 m) i klina należy wykonywać z krokiem nie rzadziej niż co 5 m. W czasie pomiaru łąta powinna leżeć prostopadłe do osi drogi i w płaszczyźnie prostopadłej do powierzchni badanej warstwy. Klin należy podkładać pod łątę w miejscu, w którym prześwit jest największy (największe odchylenie równości). Wielkość prześwitu jest równa najmniejszej liczbie widocznej na klinie podłożonym pod łątę. Zasady oceny wyników podano w tabeli 9.</p>	<p>B. W pomiarach równości poprzecznej warstw konstrukcji nawierzchni należy stosować metody:</p> <p>1) profilometryczną równoważną użyciu łąty i klina; 2) łąty i klina.</p> <p>Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę profilometryczną umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu (elementu nawierzchni). Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa ruchu (elementu nawierzchni) z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenę podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów.</p> <p>Do oceny równości poprzecznej:</p> <p>1) warstwy ścieralnej dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów, 2) oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu</p> <p>- dopuszcza się stosowanie metody pomiaru z użyciem łąty i klina. Długość łąty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m. Pomiar powinien być wykonywany nie rzadziej niż co 5 m.</p> <p>Dopuszczalne wartości odchyień zostały podane w tabeli 10.</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty i klina</p> <p>Pomiary równości poprzecznej z wykorzystaniem łąty i klina należy wykonywać z krokiem nie rzadziej niż co 5 m. W czasie pomiaru łąta powinna leżeć prostopadłe do osi drogi i w płaszczyźnie prostopadłej do powierzchni badanej warstwy.</p>	<p>Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</p>	TPA																																																			

WWiORB (np. D-02.00.01)	PKC (np. 2.2.1.3)	Dotychczasowe brzmienie WWiORB	Proponowane brzmienie WWiORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																																		
D-05.03.05B	6.8.3.B.	<p>B. Pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej</p> <p>Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg klasy GP oraz G 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 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 ocenę podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów.</p> <p>W miejscach niedostępnych dla profilografu oraz dróg klasy Z, L, D, placów i parkingów pomiar równości poprzecznej warstwy ścieralnej nawierzchni dopuszcza się wykonać z użyciem łąty i klina. Długość łąty 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.</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty i klina</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty (o długości 2 m) i klina należy wykonywać z krokiem nie rzadziej niż co 5 m. W czasie pomiaru łąta powinna leżeć prostopadłe do osi drogi i w płaszczyźnie prostopadłej do powierzchni badanej warstwy. Klin należy podkładać pod łątę w miejscu, w którym prześwit jest największy (największe odchylenie równości). Wielkość prześwitu jest równa najmniejszej liczbie widocznej na klinie podłożonym pod łątę. Zasady oceny wyników podano w tabeli 14.</p>	<p>B. W pomiarach równości poprzecznej warstw konstrukcji nawierzchni należy stosować metody:</p> <p>1) profilometryczną równoważną użyciu łąty i klina; 2) łąty i klina.</p> <p>Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę profilometryczną umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu (elementu nawierzchni). Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa ruchu (elementu nawierzchni) z tolerancją ±15%. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m, natomiast ocenę podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów.</p> <p>Do oceny równości poprzecznej:</p> <p>1) warstwy ścieralnej dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów, 2) oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu</p> <p>– dopuszcza się stosowanie metody pomiaru z użyciem łąty i klina. Długość łąty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m. Pomiar powinien być wykonywany nie rzadziej niż co 5 m.</p> <p>Dopuszczalne wartości odchylenia zostały podane w tabeli 10.</p> <p>Pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni z użyciem łąty i klina</p> <p>Pomiary równości poprzecznej z wykorzystaniem łąty i klina należy wykonywać z krokiem nie rzadziej niż co 5 m. W czasie pomiaru łąta powinna leżeć prostopadłe do osi drogi i w płaszczyźnie prostopadłej do powierzchni badanej warstwy.</p>	<p>Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</p>	TPA																																		
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.8.4.	<p>Sprawdzenie polega na przyłożeniu łąty i pomiar prześwitu klinem lub pomiar profilografem laserowym lub pomiar metodami geodezyjnymi. Spadki poprzeczne warstwy ... na odcinkach prostych i na łukach powinny być zgodne ze spadkami poprzecznymi z tolerancją ± 0,5%.</p>	<p>Sprawdzenie polega na przyłożeniu łąty i pomiarze pochyleń pochylomierzem lub pomiar profilografem laserowym lub pomiar metodami geodezyjnymi. Spadki poprzeczne warstwy ... na odcinkach prostych i na łukach powinny być zgodne ze spadkami poprzecznymi z tolerancją ± 0,5%.</p>	<p>Spadków poprzecznych nie sprawdza się poprzez "pomiar prześwitu klinem". Ujednolicić prawidłowe zapisy we wszystkich WWiORB.</p>	TPA																																		
D-04.07.01 D-05.03.05A D-05.03.05B D-05.03.05C D-05.03.13	6.8.7.	<p>Złącza podłużne i poprzeczne</p> <p>Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, prostopadłe do osi drogi.</p>	<p>Złącza podłużne i poprzeczne</p> <p>Złącza w nawierzchni powinny być wykonane w linii prostej, prostopadłe lub równoległe do osi drogi.</p>	<p>Nie ma możliwości wykonania złącza podłużnego prostopadłe do osi drogi</p>	TPA																																		
D-05.03.13	6.8.9.	<table border="1" data-bbox="212 743 819 1050"> <thead> <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> </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> <p><i>*w przypadku pasów awaryjnych/utwardzonych poboczny wykonywanych w jednym ciągu technologicznym, wymagania można uznać za spełnione na podstawie pozytywnych parametrów nawierzchni pasów ruchu,</i></p> <p>**wartości wymagane dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60km/h,</p>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej 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" data-bbox="819 743 1431 1007"> <thead> <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> </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 zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza^{*)}</td> <td>0,46**^{*)}</td> <td>0,37</td> </tr> </tbody> </table> <p>^{*)} W przypadku pasów awaryjnych i utwardzonych poboczny wykonywanych w jednym ciągu technologicznym wymagania można uznać za spełnione na podstawie pozytywnych parametrów nawierzchni pasów ruchu.</p> <p>^{**)} Wartości wymagane dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.</p>	Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej 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 zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza ^{*)}	0,46** ^{*)}	0,37	<p>Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie</p>	TPA
Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej 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 zablokowanej 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 zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza ^{*)}	0,46** ^{*)}	0,37																																				

WWiORB (np. D- 02.00.01)	PK (np. 2.2.1.3)	Dotychczasowe brzmienie WWiORB	Proponowane brzmienie WWiORB	Uzasadnienie (merytoryczne lub formalne) proponowanej zmiany	Autor zmiany																				
D-05.03.05B	6.8.9.	<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 zablokowanej opony względem nawierzchni</th> </tr> <tr> <th>30 km/h</th> <th>60 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <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> <p>* w przypadku utwardzonych poboczy wykonywanych w jednym ciągu technologicznym, wymagania można uznać za spełnione na podstawie pozytywnych parametrów nawierzchni pasów ruchu,</p> <p>** wartości wymagań dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.</p>	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"> <thead> <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> </thead> <tbody> <tr> <td>GP, G</td> <td>Pasy ruchu zasadnicze, 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 zablokowanej opony względem nawierzchni		30 km/h	60 km/h	GP, G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,46**)	0,37	Zapis niezgodny z ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie	TPA
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 zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza*)	0,46**)	0,37																						
D-05.03.05B D-05.03.13	8.1.	Zasady postępowania z wadliwie wykonanymi robotami	Usunąć cały punkt.	Jeśli wymagania dotyczące równości podłużnej będą zgodne z Rozporządzeniem, ten punkt jest niepotrzebny. Jeżeli zdaniem GDDKiA wymagania Rozporządzenia są zbyt liberalne, powinno się je zmienić biorąc pod uwagę szczegółową analizę danych - tak było w przypadku współczynnika tarcia i obniżenia wymagań poprzedniego Rozporządzenia na podstawie raportu z IBDiM, przygotowanego po licznych uwagach branży (tak apropos, wymagań określonych w tym raporcie GDDKiA również nie przestrzega, po raz kolejny zawiązując wymagania w WWiORB dla gróg klasy GP i G). Oprócz tego wszystkie potrącenia za "niewłaściwą" jakość robót są opisane w Instrukcji DP T-14 i podczas prac nad tą Instrukcją w roku 2016/2017 uzgodniono, że nie będą naliczane potrącenia za ten parametr. Dlatego więc teraz pojawiają się takie potrącenia w zupełnie innym dokumencie (po raz kolejny - bez uzgodnienia z branżą) - który nie powinien dotyczyć potrąceń tylko prawidłowego	TPA																				
D-05.03.13	9.2.	- wyprodukowanie mieszanki betonu asfaltowego i jej transport na miejsce wbudowania,	- wyprodukowanie mieszanki SMA i jej transport na miejsce wbudowania,	WWiORB D-05.03.13 dotyczy nawierzchni z mieszanki grysowo-mastyksowej, a nie mieszanki z betonu asfaltowego	TPA																				
D-05.03.13	9.2.	- rozłożenie i zagęszczenie mieszanki betonu asfaltowego,	- rozłożenie i zagęszczenie mieszanki SMA,	WWiORB D-05.03.13 dotyczy nawierzchni z mieszanki grysowo-mastyksowej, a nie mieszanki z betonu asfaltowego	TPA																				