

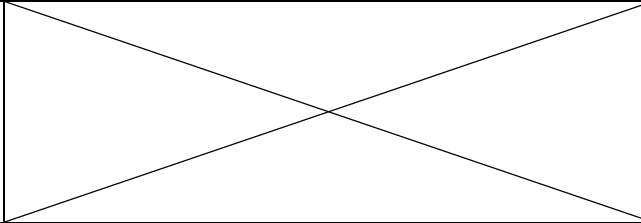
UZGODNIENIA / KONSULTACJE PUBLICZNE / OPINIOWANIE¹⁾

Jedn. red. (§)	Podmiot zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
4	PZPB	§ 4. ust 15) <i>obszar skrzyżowania – wspólną część łączących się dróg wraz z wlotami i wylotami;</i> Czy definicja nie jest zbyt ogólna, dokąd obowiązuje wlot/wylot? Proponuje się uzupełnić o np.: ... wraz z wlotami i wylotami licząc do końca poszerzenia przekroju drogi lub końca łuku wyokrąglającego.	
4	PZPB	Zgodnie z ust. 24: <i>przepust – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia przeszkody przez drogową budowlę ziemną;</i> Zgodnie z ust. 31: <i>tunel – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi przez lub pod przeszkodą;</i> Czyli w zależności od przedmiotu inwestycji ten sam obiekt może być kwalifikowany raz jako przepust a drugi raz jako tunel. Przykład: Przedmiotem inwestycji jest droga ekspresowa przebiegająca nad istniejącą drogą np. gminną (droga gminna jest przeszkodą dla drogi ekspresowej) i obiekt będzie klasyfikowany jako przepust. Natomiast jeżeli przedmiotem inwestycji będzie droga gminna przebiegająca pod istniejącą drogą ekspresową, to obiekt będzie kwalifikowany jako tunel. Czy taka jest intencja autorów PTB?	
4	PZPB	§ 4. ust 24) <i>przepust – budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia przeszkody przez drogową budowlę ziemną;</i> Ze względu na brak definicji drogowej budowli ziemnej, mogą powstać rozbieżności interpretacyjne np. czy zjazd jest drogową budowlą ziemną, czy jezdnie w wykopie też jest drogową budowlą ziemną?	
4	PZPB	§ 4. ust 30) <i>trudne warunki – warunki wynikające z istniejącego ukształtowania lub zagospodarowania terenu, w tym ze stopnia złożoności warunków gruntowo-wodnych, a także z konieczności ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko, które uniemożliwiają zastosowanie rozwiązania standardowego, przy zachowaniu wymagań podstawowych, o których mowa w dziale II;</i> Definicja mało precyzyjna – należy liczyć się z wystąpieniem rozbieżności w interpretacji w/w definicji	
26	PZPB	Brak jednoznacznych wskazań dotyczących szerokości strefy bez przeszkód – np. § 26. ust. 2: <i>Szerokość strefy bez przeszkód projektuje się uwzględniając prędkość dopuszczalną na drodze, SDRR i zagospodarowanie otoczenia drogi.</i>	
27.2 28.1	PZPB	Pominięto "ciąg pieszo-rowerowy". Czy taki element nie może od teraz funkcjonować na drogach publicznych? Czy też należałoby go dopisać?	
44	PZPB	1. Czy Ustawodawca podając szerokości uwzględnia zapisy "Wytycznych dla infrastruktury pieszej rowerowej" autorstwa GDDKiA - które określają, iż "Do szerokości tej nie wlicza się pasa technicznego o szerokości co najmniej 0,5 m od krawędzi jezdni. " 2. Czy Ustawodawca podając szerokości uwzględnia zapisy "Na drogach dla rowerów i ciągach pieszo-rowerowych należy ponadto zapewnić: wolną przestrzeń bez słupów, znaków, barier i innych przeszkód co najmniej: 0,2 m obok krawędzi na odcinkach prostych lub po zewnętrznej stronie łuku, 0,5 m po wewnętrznej stronie łuku" Zwraca się uwagę, iż wielokrotne poszerzanie tego elementu użytkowego poprzez inne akty prawne (niezależnie od siebie) - doprowadziłoby do wzrostu wydatków budżetu Państwa.	
55	PZPB	§ 55, ust 2.: <i>Zjazdu, wyjazdu lub wjazdu zwykłego nie projektuje się w miejscu, które zagraża bezpieczeństwu ruchu, a w szczególności w obszarze węzła lub skrzyżowania. W trudnych warunkach dopuszcza się projektowanie zjazdu, wyjazdu lub wjazdu zwykłego w obszarze węzła lub skrzyżowania.</i> Czy będzie możliwość zaprojektowania zjazdu indywidualnego np. przez zatokę autobusową? W niektórych przypadkach jest to jedyne rozwiązanie na terenach o intensywnym istniejącym zagospodarowaniu. Mogą wystąpić także rozbieżności w interpretacji definicji 'trudnych warunków' i zaprojektowaniem zjazdu indywidualnego w obszarze skrzyżowania, obecnie często spotykana sytuacja na obszarach z istniejącym zagospodarowaniem.	
79	PZPB	§ 79, ust 1.:	

¹⁾ Niepotrzebne skreślić

		<p>Szerokość skrajni jezdni jest równa sumie szerokości części drogi wchodzących w jej skład oraz szerokości obustronnych pasów bezpieczeństwa wynoszących 0,50 m. Jeżeli pochylenie poprzeczne części drogi jest większe niż 2,5%, szerokość skrajni jezdni poszerza się po stronie niżej położonej krawędzi jezdni.</p> <p>Brak podania wartości poszerzenia po stronie niżej położonej krawędzi jezdni. W celu uniknięcia rozbieżności interpretacyjnych wskazane uzależnienie tej wartości od np. wysokości skrajni i pochylenia poprzecznego drogi</p>	
79	PZPB	<p>§ 79, ust 3.: Szerokość skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów jest równa sumie szerokości drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz szerokości obustronnych pasów bezpieczeństwa wynoszących 0,50 m. Szerokość pasa bezpieczeństwa można zmniejszyć do 0,25 m, jeżeli różnica poziomów pomiędzy nawierzchniami drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów oraz wyniesionego elementu do niej przyległego wynosi więcej niż 0,05 m, w trudnych warunkach lub na obiekcie mostowym. Szerokość pasa bezpieczeństwa skrajni drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów po wewnętrznej stronie odcinka łuku w planie zwiększa się uwzględniając warunki jazdy po łuku, wielkość promienia łuku i prędkość do projektowania.</p> <p>Ze względu na ujednoczenie warunków ruchu (ze względu na BRD) wskazane ujednoczenie szerokości pasów bezpieczeństwa – pozostawienie szerokości 0,25 nie zależnie od lokalizacji drogi (obiekt mostowy, korpus ziemny). Takie rozwiązanie zagwarantuje minimalną i stałą odległość krawędzi jezdni od krawędzi ścieżki rowerowej o min. 0,75 m i spowoduje, że warunki ruchu dla rowerów i pojazdów samochodowych będą niezmiennie na całym przebiegu ścieżek rowerowych przylegających do jezdni.</p>	
80	PZPB	<p>§ 80, ust 1.: Wysokość skrajni powinna być nie mniejsza niż: 1) w przypadku jezdni: a) drogi klasy A lub S – 5,00 m, b) drogi klasy GP, G, Z, L lub D – 4,50 m; Wskazane podanie czy w skrajni zawarto ewentualny zapas na remont nawierzchni.</p>	
82	PZPB	<p>§ 80, ust 2, pkt 4: Punkt obserwacyjny usytuowany jest w osi pasa ruchu, toru tramwajowego, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub dojścia do przejścia dla pieszych na wysokości: 1,10 m lub 0,60 m – z pozycji pieszego, w zależności od rodzaju przejścia dla pieszych; Brak wskazania rodzajów przejścia dla pieszych.</p>	
93	PZPB	<p>§ 93: Konstrukcje wsporcze urządzeń drogi powinny spełniać wymagania w zakresie biernego bezpieczeństwa. Czy intencją ustawodawcy jest spełnienie wymagań w zakresie biernego bezpieczeństwa konstrukcji wsporczych również osłoniętych barierą ochronną, inną konstrukcją zabezpieczającą lub inną uniemożliwiającą kolizję pojazdu z przedmiotową konstrukcją? Takie rozwiązanie wydaje się nieuzasadnione ekonomicznie, gdyż konstrukcja wsporcza może także znajdować się poza strefą narażoną na najeżdżanie pojazdu.</p>	
Rozdział 8	PZPB	<p>Wskazane uregulowanie wysokości bariery ochronnej oraz jej odległości od pasa ruchu w taki sposób aby na styku przekroju obiektu mostowego z przekrojem drogowym nie zmieniała przebiegu w planie i profilu.</p>	
103.3	PZPB	<p>Jak nazwać taki gdzie dołem jest przejście + droga? Ma znaczenie przy trwałościach obiektów.</p>	
104.2	PZPB	<p>Czy w myśl tego pkt każda konstrukcja oporowa (nawet sucha) musi być projektowana wg przepisów hydrotechnicznych?</p>	
104.2	PZPB	<p>Czy w myśl tego przepisu - osoby projektujące przepusty oraz mury oporowe nie muszą posiadać uprawnień hydrotechnicznych?</p>	
106.1	PZPB	<p>1. Proponuje się wyróżnienie kładek dla pieszych od pozostałych obiektów. 2. Odwołuje się do literatury. (np.. Mosty - przemiany w projektowaniu i technologiach budowy - Wrocław 2017 (materiały z dni mostowych 2017) - str. 123 - art. P. Hawryszków) i zwraca uwagę na rys 2 oraz tab. 1 ze strony 126. W zależności od typu poruszania się chód / bieg / sprint - wyróżniono różne zakresy częstotliwości kroku - proponuje się zauważyć, iż p. Paweł wyróżnił średnią częstość dla chodu 1,88Hz ; dla biegu 2,7Hz ; dla sprintu 3,41Hz. 3. Odwołuje się do Eurocode 0 (EN 1990:2002 "Basis of Structural Design"): Annex A2.4.3.2 ; Eurocode 1 (EN 1991-2:2003 "Actions on Structures"): paragraph 5.7 .</p>	

		<p>4. Dla kładek dla pieszych proponowane zapisy wydają się mieć techniczne uzasadnienie (poniżej w pytaniu 6 natomiast pytanie jest o formalne uzasadnienie) .</p> <p>5. Dla Obiektów inżynierskich inne niż kładki dla pieszych (bardziej masywnych) proponowany zakres progowy wydaje się zbyt wysoki. Zwraca się uwagę, iż wiele wiaduktów sprężonych ma częstość poniżej 3Hz. Dla masywnych obiektów sprężonych proponuje się obniżenie granicznej częstości. Obecny zapis doprowadzi do nieuzasadnionego wydatkowania publicznych pieniędzy.</p> <p>6. PTB w stosunku do starego rozporządzenia mostowego pozbywają się wielu twardych wytycznych projektowych - przerzucając je do "informacyjnej" części (WiS). W tym świetle niezrozumiałe jest ustanowienie twardych wytycznych dotyczących analizy drgań własnych. Zaleca się rozważenie przerzucenia przedmiotowych zapisów do odpowiedniego WR-M - odwołanie do EC.</p>	
107.1	PZPB	<p>Zapis, który przysporzy wielu problemów interpretacyjnych.</p> <p>1. Czy w obiektach extradosed - będziemy mówili o ciągach podwieszających, czy sprężeniu wewnętrznym / zewnętrznym?</p> <p>2. Czy w obiektach łukowych cięgna (skratowanie cięgnose - np. w mostach typu "Net", czy też standardowe pionowe wieszaki) nie zaczną być na potrzeby ominięcia tego zapisu nazywane inaczej - np. jako sprężenie zewnętrzne?</p> <p>Pomysł dobry - lecz zapis proponuje się przededefiniować (Np. mowa o wszelkich elementach cięgnosew / przegubowych / niosących tylko siłę ściskającą / wprowadzenie granicznej podatności / wskaźnika Wx momentu o którym mowa) - by uniknąć na kontraktach omijania tego przepisu.</p>	
107	PZPB	Czy dodać paragraf o szkodach górniczych / obciążeniach sejsmicznych? (Skoro już poruszamy kwestie analizy modalnej).	
109.2	PZPB	"Nie mniejszą" zamiast "nie najmniejszą" ; GDDKiA w swoich wymogach kontraktowych pisze o minimalnej grubości płyty 0,24m. Proponuję ujedynolnić te grubości i dać zapis o minimalnej grubości 0,24m zamiast 0,21m - pozwoli to uniknąć w przyszłości potencjalnych problemów.	
112.2	PZPB	Wymóg zbyt ogólny. Nie wiadomo jak tego wymogu dochować. Przy takim zapisie powstanie wiele nieporozumień i kontrowersji - chyba że w WR-M zostanie zamieszczony przykładowy sposób obliczenia.	
113.1	PZPB	1.b Podpora w terenie zalewowym też - to wymóg ostrzejszy. 1e. Czyli każdy sprężony czy sprężony krótszy niż 40m?	
114	PZPB	W jaki sposób uzyskuje się zwiększenie tej trwałości (o ile) - co w związku z tym paragrafem?	
115.5	PZPB	Obciążenie stałe razem z ciężarem gruntu i samej konstrukcji?	
116.1	PZPB	Nie jest doprecyzowane czy bada się te obiekty wyłączone. Można interpretować, że te wyłączone bada się nawet jak są mniejsze niż 30m.	
123	PZPB	<p>Okresy przejściowe są zbyt krótkie. Jeżeli wszystkie kontrakty na których po 20.IX.2022 nastąpi złożenie wniosku o ZRID mają być procedowane wg "nowego rozporządzenia" - de facto oferty które procedowane są dziś - powinny być wyceniane u Wykonawców wg nowych przepisów. Nadmienić należy również, iż ogłoszono dopiero pierwszą wersję treści przedmiotowe rozporządzenia - więc i de facto nie wiadomo czy obecnie analizowana forma przepisów jest tą - w myśl której będą procedowane kontrakty na których wnioski o ZRID zostanie złożony po 20.IX.2022.</p> <p>Postuluje się o wydłużenie okresów przejściowych - w których będzie można posługiwać się obecną formą przepisów.</p>	
Str. 49-pkt 5.4	PZPB	<p>Jak dwie kolumny w przekroju się nie mieszczą zgodnie z 5.3 to ustawia się tylko jedną kolumnę?</p> <p>Czy każdą z kolumn wg tej zasady, co w praktyce spowoduje nałożenie na siebie pojazdów?</p> <p>Dla dróg L i D pojazd MLC 60 zawsze nie będzie się mieścił.</p>	
WR-M	PZPB	<p>WR-M w swojej rozległości mają inną formę (bardziej forma opisowa oraz szeroko traktująca zagadnienia) niż obecne Rozporządzenie Mostowe (będące zbiorem dosyć klarownych i zamkniętych zasad projektowania obiektów inżynierskich).</p> <p>W związku z powyższym - fragmentami WR-M mają bardziej charakter liryki, niż twardych wytycznych technicznych.</p> <p>Wyrażamy obawę, iż w wypadku zastąpienia obecnego rozporządzenia mostowego - zapisami WR-M (dosyć rozległego objętościowo - by nad całymi zapisami WR-M odpowiednio zapanować) - część wiedzy technicznej opisana w dzisiejszej formie Rozporządzenia Mostowego - zostanie "zapomniana" i nigdzie</p>	

		<p>nie uwzględniona.</p> <p>Proponuje się rozważenie pomysłu, aby powstał dodatkowy WR-M zawierający w sobie zapisy i wiedzę zawarte w obecnej treści rozporządzenia mostowego, a nie uwzględnione w nowej formie rozporządzenia. Pozwoli to na "nie zatarcie z biegiem czasu" obecnie skumulowanej wiedzy i da ponadto możliwość Projektantom Mostowym odwoływania się do zapisów i wiedzy zgodnej ze "starym rozporządzeniem mostowym". Nadmieniamy, iż nie wszystkie zapisy obecnie funkcjonującego Rozporządzenia Mostowego znajdują swoje odzwierciedlenie w zapisach WR-M.</p>	
WR-M	PZPB	<p>WR-M często opisują rozwiązania dalekie od optymalnych (których zastosowanie narażałoby Skarb Państwa na nieuzasadnione wydatkowanie publicznych pieniędzy), w innym zaś miejscu zostawiając dużą dowolność bez podania "twardych wytycznych" (jak to jest obecnie w Rozporządzeniu Mostowym) - pod tym kątem zapisy WR-M są niespójne wewnętrznie (co nie dziwi biorąc pod uwagę objętość poruszanego materiału).</p> <p>1. Z jednej strony wyrażamy obawę o to, iż przedmiotowe WR-M będą materiałami wiążącymi w nowych kontraktach (co mogłoby praktycznie uniemożliwić częściowo jakiejkolwiek optymalizacje w kontraktach typu Projektuj-Buduj i doprowadzić do nieuzasadnionego wydatkowania z Budżetu Państwa setek milionów złotych).</p> <p>2. Z drugiej strony wyrażamy obawę o to, iż brak "twardych" regulacji mostowych zawartych dotychczas w Rozporządzeniu Mostowym - może doprowadzić (u mniej doświadczonych, bądź nieuczciwych Wykonawców i Projektantów - w formule "Projektuj Buduj") - do nadmiernych i błędnych technicznie optymalizacji (umożliwiających ich "wejście na rynek" na którym są profesjonalne firmy wykonujące swoje wyceny w sposób profesjonalny i optymalny dozwolony warunkami kontraktowymi) , co z kolei może spowodować niską jakość budowanych obiektów inżynierskich oraz szeroką skalę awarii, prowadząc ostatecznie do katastrof budowlanych w perspektywie kilkunastu / kilkudziesięciu lat.</p> <p>2a. W tym "pesymistycznym wariacie" przedmiotowe regulacje mogą doprowadzić do "zepsucia rynku infrastruktury" - gdy firmy rzetelne nie będą w stanie konkurować cenowo z firmami, które oferty swoje będą opierały o rozwiązania nieprawidłowe technicznie i nietrwałe - lecz tanie.</p> <p>2b. W tym "pesymistycznym wariacie" może dojść do wybudowania dróg i obiektów o niskim poziomie jakości a w perspektywie kilkunastu / kilkudziesięciu lat do konieczności poniesienia przez Skarb Państwa znacznych wydatków na remonty budowanej infrastruktury.</p> <p>2c. W tym "pesymistycznym wariacie" marnym pocieszeniem w tym wariacie wydaje się fakt - iż za taką awarię, jeżeli nastąpi odpowiadać będzie Projektant (o ile będzie on uchwytny w momencie awarii).</p> <p>System nie powinien stwarzać tak dużego ryzyka "zepsucia rynku" oraz poważnych katastrof budowlanych jak obecnie opiniowana wersja rozporządzenia usuwająca konieczność projektowania i wykonywania obiektów mostowych wg obecnego (i sprawdzonego) brzmienia Rozporządzenia Mostowego.</p> <p>Jest to istotne zagadnienie oraz ryzyko, które ustawodawca powinien rozważyć tak radykalnie zmieniając regulacje prawne dotyczące realizacji kontraktów infrastrukturalnych.</p>	