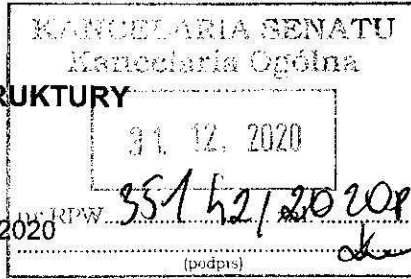




MINISTER INFRASTRUKTURY



Znak sprawy: DDP-4.054.10.2020

Warszawa, dnia 22 grudnia 2020 r.



03980200417587  
RPW/35142/2020 P  
2020-12-31

Szanowny Pan  
**Prof. Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na pismo z dnia 8 grudnia 2020 r., znak: BPS/043-18-677/20, przekazujące do Ministerstwa Infrastruktury tekst oświadczenia Pana Senatora Krzysztofa Mroza, dotyczącego umożliwienia certyfikacji dróg budowanych z gumowych taśm przekaźnikowych z warstwą epoksydową, przedstawiam poniżej informacje i wyjaśnienia w sprawie.

Na wstępie pragnę poinformować, że temat eksperymentalnej drogi wybudowanej z gumowych taśm przekaźnikowych z warstwą epoksydową jest znany w Ministerstwie Infrastruktury.

Zgodnie z zakresem działalności resortu infrastruktury jest m. in. wspieranie nowych rozwiązań i technologii oraz wykorzystywanie ich w zakresie budowy dróg publicznych. Niemniej jednak przedmiotowa droga jest jedyną taką drogą w kraju i brak jest informacji, czy doświadczeń, w funkcjonowaniu tego typu konstrukcji, a nie można stwierdzić, iż dane rozwiązanie zapewnia bezpieczeństwo ruchu drogowego na podstawie opinii pojedynczych użytkowników.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Ministerstwo Infrastruktury w 2018 r. Burmistrz Kisielic wystąpił do Instytutu Badawczego Dróg i Mostów z prośbą o pomoc w zalegalizowaniu tej inwestycji i wydanie odpowiedniego certyfikatu. W odpowiedzi na pismo Instytut przedstawił opinię w sprawie. Dodatkowo wskazał, że w przypadku dróg gruntowych znajdujących się na terenach wiejskich, które w pewnych okresach roku stają się nieprzejezdne i wymagają poprawy przedmiotowej konstrukcji najlepszym rozwiązaniem jest użycie standardowych rozwiązań. Takimi rozwiązaniami w opinii IBDiM jest wykonanie nowej konstrukcji lub zastosowanie rozwiązania ulepszającego stan drogi, jak np. wykonanie nawierzchni żwirowej, żuźlowej lub warstwy gruntu stabilizowanego cementem. Niemniej jednak w związku z brakiem doświadczenia w konstrukcjach nawierzchni wykonanych przy użyciu taśm przekaźnikowych wyraził swoje zainteresowanie i zaproponował sprawdzenie oraz ocenę wykonanej konstrukcji na podstawie umowy. Propozycja Instytutu pozostała jednak bez odpowiedzi.

Mając na uwadze powyższe, wyjaśniam, że Instytut Badawczy Dróg i Mostów był i jest zainteresowany ewentualnymi próbami mogącymi doprowadzić do legalizacji rozwiązań konstrukcyjnych nawierzchni opartych na użyciu gumowych taśm przekaźnikowych z warstwą epoksydową.

Ponadto informuję, że każda droga publiczna powinna być zaprojektowana i wykonana na podstawie obowiązujących przepisów prawa, a szczególności na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.) oraz aktów wykonawczych wydanych na jej podstawie.

Jednym z nich jest rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124, z późn. zm.). Przepisy w nim zawarte nie określają rodzajów materiałów, z jakich powinna być wykonana konstrukcja nawierzchni drogi publicznej. Stawiają natomiast takiej konstrukcji konkretne wymagania funkcjonalno-użytkowe. W szczególności konstrukcja nawierzchni drogi publicznej,

*niepodlega*

POLEKA  
STULECIE ODZYSKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

rozumiana jako warstwa lub zespół warstw, powinna być projektowana i wykonana w taki sposób, aby przenosiła wszystkie oddziaływania i wpływy mogące występować podczas budowy i podczas użytkowania tej drogi, miała trwałość co najmniej równą okresowi użytkowania określonemu w dokumentacji projektowej. Zgodnie z ww. rozporządzeniem konstrukcja nawierzchni jezdni powinna być tak projektowana, aby stan graniczny nośności i przydatności do użytkowania nie był przekraczany w okresach eksploatacji krótszych niż 20 lat dla dróg niższych klas o konstrukcji podatnej i półsztywnej. Ponadto konstrukcja nawierzchni musi zapewniać przenoszenie nacisku pojedynczej osi pojazdu wynoszącej 115 kN. Dodatkowo nawierzchnia jezdni drogi budowanej lub przebudowywanej musi spełniać wymagania w zakresie równości podłużnej, równości poprzecznej i właściwości przeciwpoślizgowych.

Jednocześnie należy pamiętać, że odpowiedzialność za przyjęte rozwiązania projektowe w projekcie budowlanym ponosi projektant. Z kolei rolą zarządcy drogi publicznej, pełniącego jednocześnie funkcję inwestora, jest takie przygotowanie i przeprowadzenie procesu inwestycyjnego, aby był on zgodny z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa. Dodatkowo należy podkreślić, że zarządca drogi ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo uczestników ruchu, wynikającą w szczególności ze stanu technicznego drogi publicznej.

Niezależnie od powyższego pragnę poinformować, że konstrukcje nawierzchni drogowych nie podlegają certyfikacji w rozumieniu z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2020 r. poz. 215).

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Potwierdzam zgodność kopii z dokumentem elektronicznym:

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Identyfikator dokumentu | 381545.1471446.1159299   |
| Nazwa dokumentu         | Odpowiedź na pismo Marszałka Senatu (znak BPS-043-18-677-20).pdf |
| Tytuł dokumentu         | Odpowiedź na pismo Marszałka Senatu (znak BPS-043-18-677-20)     |
| Sygnatura dokumentu     | DDP-4.054.10.2020  |
| Data dokumentu          | 2020-12-22 19:39:30  |
| Skrót dokumentu         | CDA4F8A87031FE8065D8BE0E6C368ADAB9EF9D73                         |
| Wersja dokumentu        | 1.11   |
| Data podpisu            | 2020-12-22   |
| Podpisane przez         | Rafał Weber Sekretarz Stanu                                      |
| Rodzaj certyfikatu      | Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego                 |
|                         | EZD 3.100.1.1.16643  |
| Data wydruku:           | 2020-12-23 08:57:21  |
| Autor wydruku:          | Werpachowska Martyna   |