

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny
odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu 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. Nr 43, poz. 430) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 129:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na drodze, w tym na łącznicy węzła lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej, powinno się stosować bariery ochronne, zwane dalej "barierami", spełniające wymagania Polskiej Normy, z uwzględnieniem zasad określonych w ust. 2 i 3.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery powinna wynosić nie mniej niż:

- 1) 0,50 m - licząc od krawędzi pasa awaryjnego albo utwardzonego pobocza,
- 2) 1,00 m - licząc od krawędzi pasa ruchu drogi klasy Z i dróg wyższych klas,
- 3) 0,75 m - licząc od krawędzi pasa ruchu drogi klasy L lub D.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2006 r. Nr 170, poz. 1217, z 2007 r. Nr 88, poz. 587, Nr 99, poz. 665, Nr 127, poz. 880, Nr 191, poz. 1373 i Nr 247, poz. 1844, z 2008 r. Nr 145, poz. 914., Nr 199, poz. 1227, Nr 206, poz. 1287, Nr 210, poz. 1321, Nr 227, poz. 1505, oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 160, poz. 1276 i Nr 161 poz. 1279.

„3. Dopuszcza się odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery od krawędzi pasa ruchu 0,5 m, jeżeli na krawędzi pasa ruchu znajduje się krawężnik o wysokości co najmniej 0,12 m.”;

2) w § 130 ust 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Bariera betonowa może być stosowana w szczególności:

- 1) na wąskim pasie dzielącym,
- 2) jako bariera osłonowa przy obiekcie i przeszkodzie,
- 3) jako bariera skrajna w tunelu i przy ścianie oporowej,
- 4) na odcinku drogi niebezpiecznym dla uczestników ruchu.

6. Bariera od strony najazdu i zakończenia powinna posiadać nachylone do powierzchni korony drogi odcinki końcowe zagłębione i zakotwione poniżej poziomu gruntu lub inne zakończenia spełniające wymagania Polskiej Normy.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia zmieniający 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. Nr 43, poz. 430) stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.).

Projektowane zmiany mają na celu wyeliminowanie zapisów, które są niezgodne lub też uniemożliwiają zastosowanie Polskiej Normy PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę”, która została zatwierdzona przez Prezesa Polskiego Komitetu Normalizacyjnego dnia 15 lipca 2009 r.

Proponuje się, aby rozporządzenie weszło w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia z uwagi na konieczność pilnego dostosowania obowiązujących przepisów do Polskiej Normy PN-EN 1317 w zakresie barier ochronnych stosowanych na polskich drogach.

Rozporządzenie nie podlega notyfikacji w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm) ponieważ stanowi wprowadzenie regulacji technicznych będących wykonaniem aktów prawa Unii Europejskiej. (4 ust. 1 pkt 1). Przedmiotowy projekt rozporządzenia wprowadza przepisy techniczne umożliwiające wykonanie dyrektywy 89/106 EWG w sprawie zbliżenia przepisów prawnych i administracyjnych państw członkowskich dotyczących wyrobów budowlanych.

Na mocy art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o wyrobach budowlanych (Dz. U. z 2004 r. nr 92, poz. 881 z późn. zm.), która wdraża postanowienia art. 4 ust. 2 dyrektywy 89/106 EWG wyrób budowlany, aby mógł być oznaczony znakiem CE, musi spełniać wymogi norm krajowych stanowiących transpozycje norm zharmonizowanych, których wykaz opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Na mocy przepisów wykonawczych w/w ustawy o wyrobach budowlanych od stycznia 2010 należy stosować w pełni regulacje wynikające z dyrektywy 89/106/EWG z których wynika m.in. nakaz stosowania zharmonizowanej normy EN 1317-5:2007+A1:2008 w przypadku gdy towar ma uzyskać oznakowanie CE (rozporządzenia Ministra Budownictwa z dnia 22 grudnia 2006 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sposobów deklarowania zgodności wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym). Powyższa norma została

publikowana przez Komisję Europejską w komunikacie opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 18 grudnia 2009 r. seria C309 poz 1. Jednocześnie powyższa norma została wprowadzona do polskiego systemu jako krajowa norma PN-EN 1317. Obecne obowiązujące przepisy techniczno-budowlane zawierały regulacje uniemożliwiające zastosowania powyższej normy przy czym w w/w okresie przejściowym tj. do dnia 31 grudnia 2009 r. było to zgodne z prawem europejskim. Przedmiotowy projekt w zakresie swojej regulacji znosi barierę w zastosowaniu normy zharmonizowanej EN 1317-5:2007+A1:2008 (wprowadzonej jako polska norma PN-EN 1317) i zarazem zapewnia prawidłową transpozycję art. 4 ust. 2 dyrektywy 89/106/EWG.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja

Przepisy rozporządzenia będą stosowane przy projektowaniu i budowie drogowych obiektów inżynierskich, zatem podmiotami na które będzie oddziaływała projektowana regulacja będą uczestnicy procesu inwestycyjnego (inwestor, projektant, wykonawca robót).

2. Konsultacje społeczne

W ramach konsultacji społecznych projekt został przekazany do następujących podmiotów:

- 1) Polskiego Kongresu Drogowego;
- 2) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 3) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa;
- 4) Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa;
- 5) Związku Zawodowego Pracowników Drogownictwa RP;
- 6) NSZZ Solidarność - Sekcja Krajowa Drogownictwa.

3. Wpływ regulacji na:

a) sektor finansów publicznych w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wdrożenie projektu rozporządzenia nie będzie skutkowało dodatkowymi wydatkami dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Koszty procesu inwestycyjnego uwzględniającego budowanie drogowych barier ochronnych nie ulegną zmianie, gdyż zasady projektowania dróg publicznych (których dotyczy przedmiotowe rozporządzenie) nie zostały zmienione. Eliminuje się jedynie z obecnie obowiązujących przepisów technicznych zapisy uniemożliwiające zastosowanie Polskiej Normy PN-EN 1317.

b) rynek pracy

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na konkurencyjność gospodarki oraz przedsiębiorczość w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana regulacja przyczyni się do poprawy systemu bezpieczeństwa na polskich drogach. Nie przewiduje się wpływu projektowanego rozporządzenia na rozwój regionalny.