

Projekt z dnia 4 lutego 2010 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny
odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie 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 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 260 otrzymuje brzmienie:

„§ 260. Bariery, o których mowa w § 259 ust. 2, powinny zapewnić przenoszenie odpowiednich wielkości obciążeń od uderzenia pojazdów przewidzianych w Polskiej Normie.”;

2) uchyla się § 261:

3) w § 265:

a) uchyla się ust. 1,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie §1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia 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 i 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.

„2. Płyty chodnika, w których zakotwione są bariery, powinny mieć zapewnioną stateczność na obrót i przesunięcie, jeśli oddzielone są od płyty pomostu warstwą izolacji.”;

4) w § 266:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Bariery stalowe powinny być zamocowane do podstaw płytowych, połączonych z obiektem.”,

b) uchyla się ust. 2;

5) w § 267:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Bariery stalowe powinny być zastosowane między jezdnią a chodnikiem w przypadku, gdy stanowią liniowe przedłużenie barier na dojazdach i zachodzi potrzeba wykonania chodnika dla pieszych lub obsługi między barierą a krawędzią obiektu.”,

b) uchyla się ust. 2 i 3;

6) w § 268:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przy krawędzi jednego z obiektów powinna być ustawiona bariera, która może być przesunięta od osi pasa dzielącego, przy czym pochylenie poprzeczne wyrównujące różnicę wysokości między obiektami nie może być większe niż 15%.”,

b) uchyla się ust. 3;

7) w § 269 :

8) a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„ 1. Bariery betonowe, umieszczone na zewnętrznej krawędzi obiektu lub między jezdnią a chodnikiem albo w pasie dzielącym, powinny być połączone trwale z konstrukcją pomostu.”.

b) uchyla się ust. 2 i 3;

9) uchyla się § 271

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

[Faint, illegible text]
względem
zakreślonym
[Handwritten signature]

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735) 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 nie znajdują zastosowania w Polskiej Normie PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę.”

Zdefiniowane w dotychczasowym brzmieniu § 260 pojęcia bariery podatnej, wzmocnionej i sztywnej (wraz z ich maksymalnymi odkształceniami) wprowadzone zostały w oparciu o normę PN-85/S-10030 „Obiekty mostowe. Obciążenia.”, zgodnie z którą o przydatności bariery decyduje zaprojektowanie (obliczenie) jej na podane w normie obciążenie inne, dla każdego typu bariery (podatnej, wzmocnionej lub sztywnej). Wprowadzona do obowiązkowego stosowania (przy uzyskiwaniu certyfikatu zgodności ze zharmonizowaną normą europejską, przy uzyskiwaniu znaku CE dla wyrobów budowlanych – jakimi są bariery) norma PN-EN 1317 „Systemy ograniczające drogę” nie posługuje się ww. pojęciami. Norma ta reprezentuje również odmienne podejście do określenia przydatności bariery, opierając się nie na metodzie obliczeniowej, a na doświadczalnym sprawdzeniu za pomocą badań zderzeniowych przydatności danej bariery i skuteczności jej działania.

Proponowana zmiana ma na celu wyeliminowanie z przedmiotowego rozporządzenia pojęć, które nie są stosowane w normie PN-EN 1317 oraz wyeliminowanie rozbieżności pomiędzy normą PN-EN 1317, a rozporządzeniem w podejściu do określania przydatności do stosowania danej bariery. Rozporządzenie w dotychczasowym brzmieniu w § 260 (a także w pozostałych przepisach) określa przydatność bariery na podstawie obliczeń oraz poprzez narzucenie warunków dotyczących jej parametrów m.in. geometrycznych, natomiast norma PN-EN 1317 określa przydatność bariery jedynie na podstawie jej parametrów funkcjonalnych.

W projekcie rozporządzenia wykreślono § 261 ponieważ norma PN-EN 1317 nie narzuca wymagań dotyczących ukształtowania bariery, określając jej przydatność do stosowania na podstawie jedynie parametrów funkcjonalnych. Proponowana zmiana ma na

celu wyeliminowanie zapisów, które mogą ograniczyć lub całkowicie wyeliminować możliwość stosowania barier zgodnych z normą PN-EN 1317, ale nie spełniających wymogów co do ukształtowania zawartych w dotychczasowych zapisach rozporządzenia.

W § 265 projektu rozporządzenia- wykreślenie ust. 1 jest konsekwencją wyeliminowania z rozporządzenia pojęcia bariery sztywnej. Wykreślenie zapisu z ust. 2 jest działaniem porządkowym.

Zmiany zaproponowane w § 266 odnosi się do słupków bariery sztywnej i w związku z wyeliminowaniem tego pojęcia powinno zostać wykreślone. Natomiast wykreślenie sformułowania „zakotwienie bezpośrednio w konstrukcji obiektu lub” ma na celu wyeliminowanie rozwiązania, które obecnie w praktyce nie jest już stosowane, a jednocześnie jest kłopotliwe w utrzymaniu, stwarzając trudności w przypadku konieczności wymiany słupka bariery zakotwionego bezpośrednio w konstrukcji obiektu mostowego. Ust. 2 w całości odnosił się do rozwiązania polegającego na bezpośrednim kotwieniu słupków bariery w obiekcie. Jego wykreślenie jest konsekwencją usunięcia tego sposobu zamocowania bariery z ust 1.

Zaproponowane zmiany w zakresie § 267 są konsekwencją wyeliminowania z rozporządzenia pojęcia barier podatnej i wzmocnionej. Zaś wprowadzenie w ust. 1 w miejsce wyrazu „mogą”, wyrazu „powinny” wynika z faktu, że po wykreśleniu z pierwszej części zdania barier podatnych i wzmocnionych nabiera ono ogólnego charakteru i określa konieczność stosowania danej bariery, a nie możliwość stosowania bariery konkretnego typu, jak było dotychczas.

W § 268 rozporządzenia zaproponowano wykreślenie ust. 3, co jest konsekwencją wyeliminowania z rozporządzenia pojęcia bariery podatnej.

W § 269 ust. 1 projektu rozporządzenia zaproponowano wykreślenie słów „dla barier sztywnych” jest konsekwencją wyeliminowania z rozporządzenia pojęcia bariery sztywnej. Ponadto uchylony zostaje ust. 2 i 3, gdyż wymagania podane w tych ustępach są sprawdzane w badaniach zderzeniowych.

Proponowana zmiana w § 271 ust. 2 pkt 1 ma na celu wyeliminowanie zapisów, które mogą ograniczyć lub całkowicie wyeliminować możliwość stosowania barier zgodnych z normą PN-EN 1317, ale nie spełniających wymogów co do ukształtowania (w tym przypadku wysokości części betonowej bariery stalowo-betonowej) zawartych w dotychczasowych zapisach rozporządzenia.

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.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej 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;

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.

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.