

Projekt z dnia 4 lutego 2010 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących
autostrad płatnych**

Na podstawie art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.²⁾) oraz art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r. Nr 156, poz. 1118, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 73:

a) ust. 1 i otrzymują brzmienie:

„1. Na autostradzie należy stosować bariery ochronne, które powinny spełniać kryteria powstrzymywania pojazdu drogowego określone w Polskiej Normie dotyczącej systemów ograniczających drogę i odkształcenie wyrażone

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 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 155, poz. 1297 i Nr 172, poz. 1440, z 2006 r. Nr 12, poz. 61, z 2007 r. Nr 23, poz. 136 i Nr 99, poz. 666, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 19, poz. 101, Nr 86, poz. 720, Nr 115, poz. 966, Nr 143, poz. 1164, Nr 157, poz. 1241 i Nr 223, poz. 1776.

³⁾ 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.

szerokością pracującą, o wartości uzależnionej od odległości do obszaru zagrożonego lub przeszkody”.

b) uchyla się ust. 2-5

2) w § 74 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Bariera ochronna od strony najazdu powinna być wyposażona w bezpieczne zakończenie”.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodnym wyrażeniem
p. in. 1.3.10

DYREKTOR
Departamentu Infrastruktury
Główny Inspektor

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2571, z późn. zm.) oraz art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 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 1317-2.

W § 73 obecnego rozporządzenia zapis ust. 1 przewiduje testowanie bariery pojazdem typu samochód osobowy o masie 1000 kg uderzającym w barierę z prędkością 100 km/h pod kątem 15°, natomiast Polska Norma PN-EN 1317-2 nie określa takiego badania. Pojazd testowy określony w normie to samochód osobowy o masie 900 kg, który uderza w barierę z prędkością 100 km/h pod kątem 20° (test TB11). Opisany w ust.1 test pojazdem ciężarowym o masie 10 000 kg uderzającym w barierę z prędkością 70 km/h pod kątem 15° w normie określony jest jako TB42. Jeżeli bariera pozytywnie przejdzie testy TB11 i TB42 oznacza to, że charakteryzuje się poziomem powstrzymywania nie mniejszym niż H1 – poziom podwyższony.

Ust. 2 obecnego rozporządzenia również stoi w kolizji z normą, gdyż norma w żaden sposób nie odnosi się do elementów konstrukcyjnych barier, a określa jedynie parametry funkcjonalno-techniczne jakie powinny spełniać bariery. Ponadto dokładny sposób badania konstrukcji barier opisany jest w Polskiej Normie. Norma nie określa sposobu testowania poszczególnych elementów systemów barier np. zamocowania słupka bariery, a całych konstrukcji i ich właściwości. Zatem konieczne były zmiany w § 73 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

Zmieniono brzmienie ust. 4 § 74, gdyż nie odpowiada obecnemu stanowi wiedzy w tym zakresie i uniemożliwia stosowanie różnorodnych bezpiecznych rozwiązań.

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 www.inforflex.pl

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 autostrad, zatem podmiotami na które będzie oddziaływała projektowana regulacja będą uczestnicy procesu inwestycyjnego (inwestor, projektant, wykonawca robót) oraz organy administracji publicznej zaangażowane na etapie przygotowania inwestycji drogowych i ich realizacji.

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.