

Projekt z dnia 4 lutego 2010 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla
znaków i sygnałów drogowych i warunków ich umieszczania na drogach**

Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 oraz z 2008r. Nr 67, poz. 413, Nr 126, poz. 813 i Nr 235, poz. 1596) w załączniku nr 4 „Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach” pkt. 7.1 otrzymuje brzmienie:

„ Punkt 7.1. Drogowe bariery ochronne

Drogowe bariery ochronne są urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowanymi w celu fizycznego zapobieżenia zjechaniu pojazdu z drogi w miejscach, gdzie jest to niebezpieczne, wyjechaniu pojazdu poza koronę drogi, przejechaniu pojazdu na jezdnię

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 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323

przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu lub niedopuszczenia do powstania kolizji pojazdu z obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni.

Stosowanie drogowych barier ochronnych dopuszczalne jest tylko wtedy i w takich miejscach, w których przewidywane skutki wypadków będą poważniejsze niż skutki najechania pojazdu na barierę.

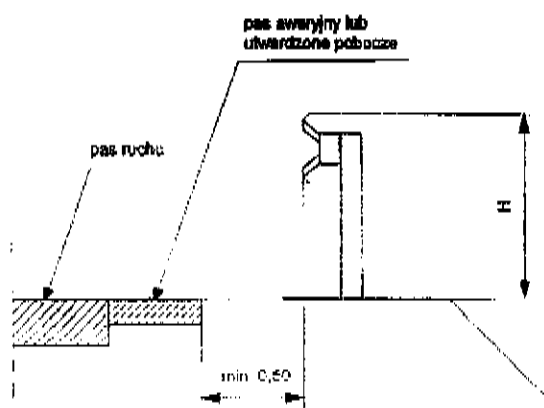
Ze względu na funkcję drogowe bariery ochronne podzielić można na:

- skrajne - umieszczane przy krawędzi jezdni, korony drogi lub obiektu mostowego,
- dzielące - umieszczane na pasie dzielącym drogi dwujezdniowej lub bocznym pasie dzielącym,
- osłonowe - umieszczane między jezdnią a obiektami lub przeszkodami stałymi znajdującymi się w pobliżu jezdni.

Ze względu na materiał rozróżniamy bariery:

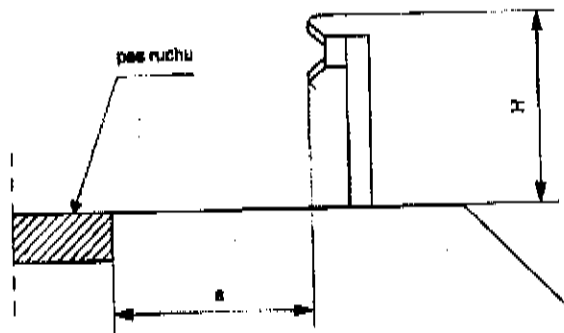
- stalowe U-14a,
- betonowe U-14b,
- stalowo-betonowe U-14c,
- stalowe linowe U-14d,
- z tworzyw sztucznych U-14e wypełniane piaskiem lub wodą do zabezpieczeń tymczasowych.

Lokalizację drogowych barier ochronnych przedstawiono na rysunkach od 7. 1 do 7.10



H- Wysokość bariery ochronnej

Rys. 7. 1. Lokalizacja stalowych barier ochronnych przy krawędzi pasa awaryjnego (utwardzonego pobocza)

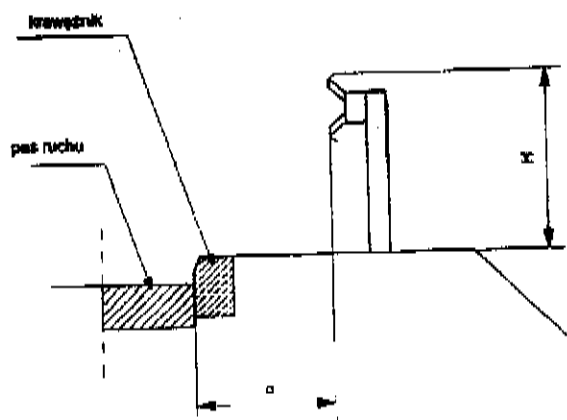


H- wysokość bariery ochronnej

$a \geq 0,75$ m dla dróg klasy L i D

$a \geq 1,00$ m dla dróg klasy Z i dróg wyższych klas

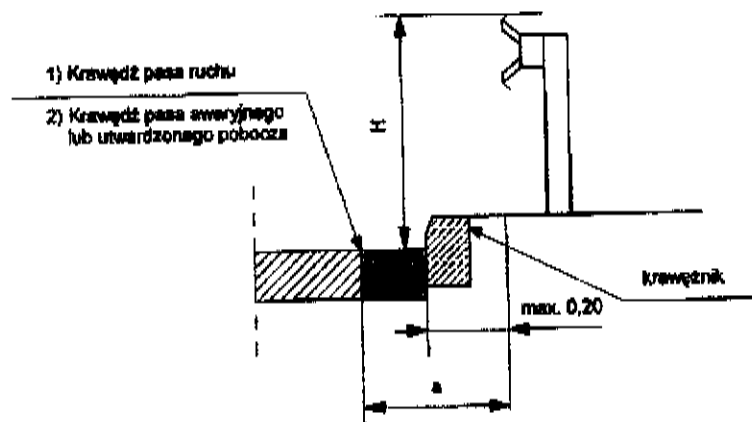
Rys. 7. 2. Lokalizacja stalowych barier ochronnych przy krawędzi pasa ruchu przy braku utwardzonego pobocza



H - wysokość bariery ochronnej

$a > 0,50$ m

Rys. 7. 3. Lokalizacja stalowych barier ochronnych przy krawężniku w odległości nie mniejszej niż 0.50 m. Na obiektach mostowych dopuszcza się $a < 0,20$ m przy jednoczesnym zachowaniu odległości licząc od bariery do krawędzi pasa ruchu min. 0.50 m.



H – wysokość bariery ochronnej

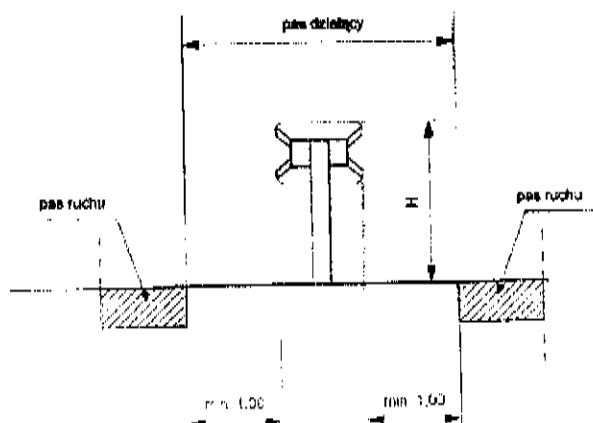
1)

$a \geq 0,75$ m dla dróg klasy L i D

$a \geq 1,00$ m dla dróg klasy Z i dróg wyższych klas

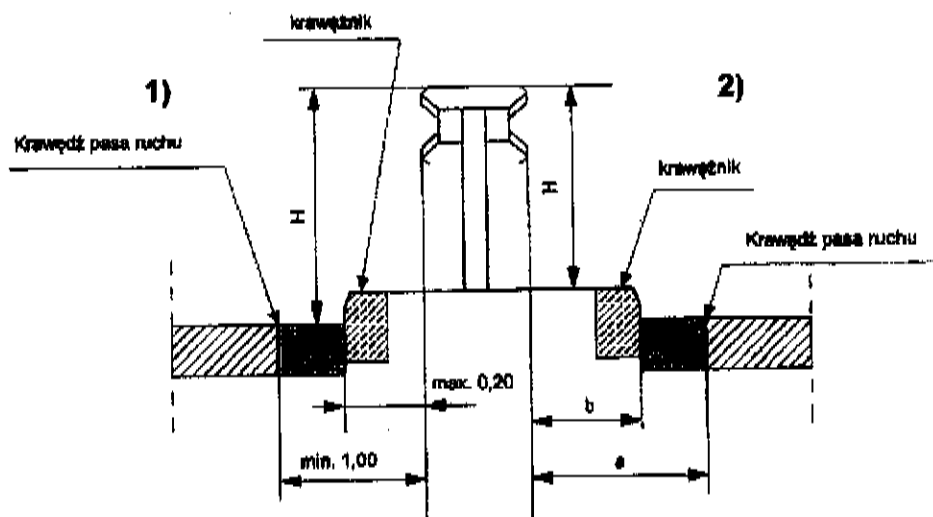
2) $a \geq 0,50$ m

Rys. 7. 4. Lokalizacja stalowych barier ochronnych przy krawężniku w odległości nie większej niż 0,20 m na obiektach mostowych



H – wysokość bariery ochronnej

Rys. 7. 5. Lokalizacja stalowych barier ochronnych w pasie dzielącym dróg dwujezdniowych bez krawężników



H – wysokość bariery ochronnej

$a \geq 0,50$ m dla dróg klasy GP i dróg niższych klas

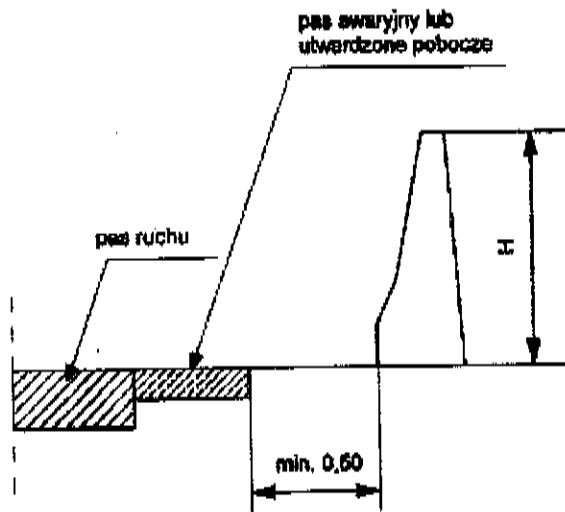
$a \geq 1,00$ m dla dróg klasy A i S

$b \geq 0,50$ m, dopuszcza się $b > 0,20$ m na obiektach mostowych

Rys. 7. 6. Lokalizacja stalowych barier ochronnych w pasie dzielącym dróg dwujezdniowych z krawężnikami:

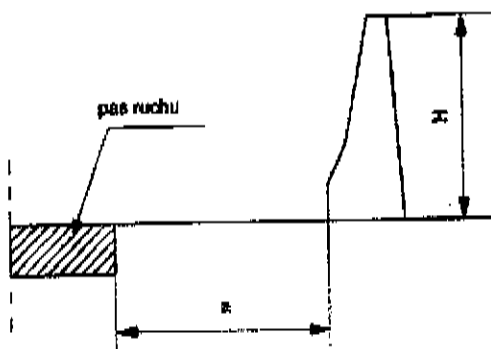
1) w odległości nie większej niż 0.20 m; – dopuszcza się na obiektach mostowych w ciągach dróg klasy Z i dróg wyższych klas;

2) w odległości większej niż 0,50 m.



H – wysokość bariery ochronnej

Rys. 7. 7. Lokalizacja betonowych barier ochronnych przy krawędzi pasa awaryjnego (utwardzonego pobocza)

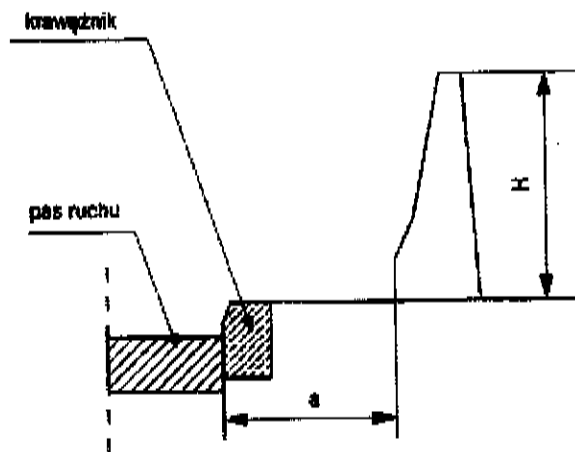


H – wysokość bariery ochronnej

$a \geq 0,75$ m dla dróg klasy L i D

$a \geq 1,00$ m dla dróg klasy Z i dróg wyższych klas

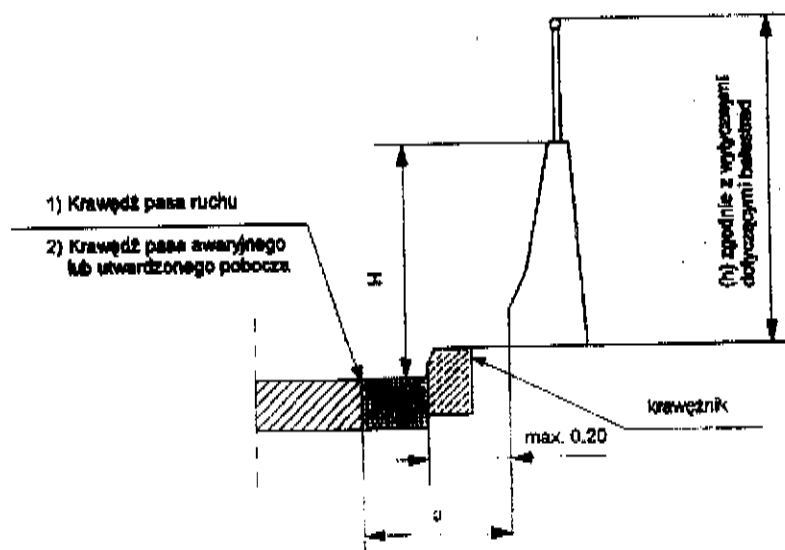
Rys. 7. 8. Lokalizacja betonowych barier ochronnych od krawędzi pasa ruchu przy braku utwardzonego pobocza



H – wysokość bariery ochronnej

$a \geq 0,50$ m

Rys. 7. 9. Lokalizacja betonowych barier ochronnych przy krawężniku w odległości większej niż 0,50 m. Na obiektach mostowych dopuszcza się $a \geq 0,20$ m przy jednoczesnym zachowaniu odległości lica bariery do krawędzi pasa ruchu min. 0,50 m.



H – wysokość bariery ochronnej

1)

$a \geq 0,75$ m dla dróg klasy L i D

$a \geq 1,00$ m dla dróg klasy Z i dróg wyższych klas

2)

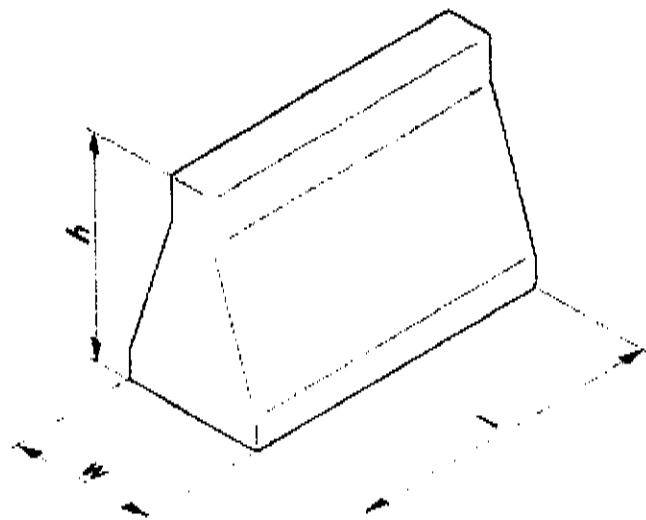
$a \geq 0,50$ m

Rys. 7. 10. Lokalizacja betonowych barier ochronnych z poręczą przy krawężniku w odległości mniejszej niż 0.20 m na obiektach mostowych.

Barьеры linowe U-14d mogą być stosowane przy krawędzi pasa ruchu lub w pasie dzielącym jezdnię pod warunkiem spełnienia warunków odkształcenia w czasie kolizji i posiadania atestów bezpieczeństwa.

Barьеры U-14e powinny być wykonane z tworzywa sztucznego o odpowiedniej wytrzymałości i umożliwiać obciążenie ich wnętrza poprzez zasypanie piaskiem lub zalanie wodą. W tabeli 7. 1 podano wymiary gabarytowe pojedynczych elementów barier U-14c (rys. 7. 12) bez uwzględnienia rozwiązań technicznych połączeń oraz szczegółów dotyczących profilowania powierzchni. Dopuszcza się do stosowania bariery złożone z elementów o następujących barwach:

- żółtej,
- białej,
- białej i czerwonej, montowanych na przemian.



Rys. 7. 12. Przykładowy element bariery U-14e

Tabela 7. 1. Wymiary gabarytowe i masa pojedynczych elementów barier U-14e

Wysokość h	Długość l	Szerokość w	Minimalna masa
mm	mm	mm	kg/mb
1000	1500 - 2000	450 - 600	200
800	1000 - 1500	400 - 550	120
500	800 - 1100	350 - 450	60

Dopuszcza się stosowanie na końcowych elementach barier urządzeń i rozwiązań amortyzujących siłę uderzenia, w przypadku kolizji, pod warunkiem posiadania aprobaty technicznej.”

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Wzrost i Ciężar ciała
Ciężar ciała i Ciężar ciała

Wzrost i Ciężar ciała
Ciężar ciała i Ciężar ciała

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia zmieniający rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.)

Zapisy załącznika nr 4 pkt. 7 „Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i ich umieszczania na drogach” nie znajdują uzasadnienia w Polskiej Normie PN-EN 1317-2. Zgodnie z normą miarą odkształcenia bariery jest klasa szerokości pracującej bariery (od W1 do W8). Norma nie wprowadza dodatkowych określeń takich jak bariery sztywne, wzmocnione, podatne. Pozostawienie regulacji w dotychczasowym kształcie może nastręczać wielu trudności zarówno dla producentów barier i projektantów oraz podmiotów przygotowujących Specyfikację Istotnych Warunków Zamówienia.

Proponuje się również dokonanie zmian (modyfikacji) rysunków o numerach 7.1 do 7.11, poprzez zastąpienie określonej normatywnie wysokości bariery parametrem H. Brak zmiany w tym zakresie i pozostawienie sztywnych wymiarów barier spowoduje zagrożenie, iż produkowane bariery nie będą uzyskiwały certyfikatu zgodności z normą PN-EN 1317, ze względu na fakt, iż bariera o podanej na rysunkach wysokości nie będzie spełniała określonych w normie poziomów powstrzymywania. Wysokość bariery H będzie dobierana.

Pokazany na rysunkach sposób mierzenia odległości lica bariery krawężnika jest niespójny z zapisem § 129 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zapis ten stanowi, iż odległość lica bariery mierzy się od krawędzi pasa ruchu, a więc w przypadku wyposażenia drogi w krawężnik od lica krawężnika.

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 lobbingsowej 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 barier ochronnych przy drogach, 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.

