

ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>

z dnia ..... 2014 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 2013 r. poz. 1409 oraz z 2014 r. poz. 40) 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, z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 259 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
  - „2) umieszczone, z zachowaniem wymagań określonych w § 262 ust. 1 i 1a:
    - a) na skraju obiektu albo między jezdnią a chodnikiem – jako bariery skrajne,
    - b) w pasie dzielącym na obiektach w ciągu dróg dwujezdniowych jednoprzestrzennych bądź rozdzielonych wąską szczeliną – jako bariery dzielące,
    - c) w pasie separującym na obiektach w ciągu dróg jednojezdniowych o przekroju 2+1 – jako dwustronne bariery dzielące.”;
- 2) w § 262 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
  - „1a. Dopuszcza się odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery ochronnej nie mniejszą niż 0,5 m:
    - 1) od krawędzi pasa ruchu – jeżeli na krawędzi pasa ruchu znajduje się krawężnik o wysokości co najmniej 0,12 m;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 65, poz. 408, z 2012 r. poz. 608 oraz z 2013 r. poz. 528.

- 2) od granicy pasa ruchu i granicy dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania – jeżeli dotyczy dwustronnej bariery ochronnej usytuowanej na drodze o przekroju 2+1, przy czym odległość pomiędzy licami prowadnic lub podstaw dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej, nie może być mniejsza niż 5,5 m.”.

§ 2. Do realizacji inwestycji drogowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo, można stosować przepisy dotychczasowe.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY  
I ROZWOJU

SEKRETARZ STANU

*Zbigniew Rynasiewicz* 13. 06. 2014  
Zbigniew Rynasiewicz

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Dróg i Autostrad

*Beata Leszczyńska*  
Beata Leszczyńska

Za zgodność pod  
względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym  
Zastępca Dyrektora  
Departamentu Prawnego  
*Anna Kubiak*  
Anna Kubiak

## UZASADNIENIE

Nowelizacja rozporządzenia 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, z późn. zm.) jest konsekwencją nowelizacji rozporządzenia 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, z późn. zm.) procedowanej jednocześnie.

Zakres zmian ogranicza się jedynie do uregulowania kwestii sytuowania drogowych barier ochronnych na drodze o przekroju 2+1 w przypadku przejścia przez drogowy obiekt inżynierski. Zgodnie ze zmianami na ww. przekroju drogi bariera ochronna powinna mieć postać dwustronnej bariery dzielącej, dla której minimalna odległość lica lub podstawy od krawędzi pasa ruchu lub krawędzi dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania nie będzie mogła wynosić mniej niż 0,5 m. Należy podkreślić, że ww. bariery ochronne, tak jak ma to miejsce obecnie, będą musiały spełniać wymagania normy zharmonizowanej PN-EN 1317. Różnica pomiędzy minimalną odległością bariery od krawędzi pasa a parametrem, jakim jest np. jej szerokość pracująca, określona w Normie, wynika z zasadniczego celu stosowania bariery. Ma ona przede wszystkim fizycznie uniemożliwić przejazd pojazdu na przeciwny pas ruchu. Stąd ewentualny kąt uderzenia pojazdu w barierę będzie zdecydowanie mniejszy, niż te, które przyjęto w Normie. Ponadto dopuszcza się stosowanie jedynie dwustronnych barier ochronnych, tj. takich, które przystosowane są do przyjmowania zderzeń z obu stron. Z kolei warunek zapewnienia odległości co najmniej 5,5 m pomiędzy licami lub podstawami dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej drogi o przekroju 2+1, wynika z konieczności zapewnienia możliwości przejazdu pojazdów w razie unieruchomienia jednego z nich, co jest szczególnie istotne na drogowych obiektach inżynierskich.

W projekcie rozporządzenia przewidziano przepis przejściowy, który dopuszcza stosowanie przepisów dotychczasowych, jeżeli dla inwestycji drogowej, przed dniem wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo. Przepis ten ma na celu ochronę zamawiających (w większości zarządców dróg publicznych) przed ewentualnymi konsekwencjami, w tym finansowymi, związanymi z realizacją zamówień

publicznych. Jednocześnie przewidziano zwykły okres *vacatio legis*, tj. 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu 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.). Stosownie do przepisów ww. rozporządzenia notyfikacji podlegają przepisy techniczne odnoszące się do produktu, które mogą spowodować barierę w handlu wewnątrz Unii Europejskiej tj. utrudnić wprowadzenie danego produktu na rynek. W przypadku projektowanego rozporządzenia nie zachodzi sytuacja, w której powstawałyby ograniczenia w swobodnym przepływie towarów czy też świadczeniu usług na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt, stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (poz. 979) zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

**Nazwa projektu:**  
Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie

**Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:**  
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju

**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:**  
Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu

**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:**  
Grzegorz Kuczaj, Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w Departamencie Dróg i Autostrad, tel.: (22) 630 12 89, e-mail: grzegorz.kuczaj@mir.gov.pl

**Data sporządzenia:**  
17 kwietnia 2014 r.

**Źródło:**  
Delegacja ustawowa

**Nr w wykazie prac:**  
417

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ze statystyk wypadków drogowych w Polsce, prowadzonych przez Komendę Główną Policji, wynika, że jedną z głównych przyczyn ich występowania są nieprawidłowe manewry wyprzedzania na odcinkach prostych i zakrętach. W szczególności dotyczy to jednojezdniowych dwupasowych dróg dwukierunkowych, które stanowią zdecydowaną większość dróg publicznych w Polsce. Najbardziej niebezpieczne pod tym względem są drogi z szerokimi utwardzonymi pobocznymi, które zachęcają kierowców do wykonywania ryzykownych manewrów wyprzedzania. Z kolei zderzenie się pojazdów w ruchu stanowi blisko 50% wszystkich wypadków drogowych w Polsce, w tym ponad 10% to zderzenia czołowe, szczególnie niebezpieczne pod względem skutków ze względu na rozwijanie dużych prędkości przy wyprzedzaniu. Biorąc pod uwagę ww. dane oraz potrzebę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, celem jest zastąpienie niebezpiecznych przekrojów dróg jednojezdniowych bezpieczniejszym przekrojem „2+1”.

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Przedstawiony w pkt 1 OSR problem proponuje się rozwiązać poprzez wprowadzenie nowych lub znowelizowanie istniejących uregulowań prawnych. W głównej mierze służy temu nowelizacja rozporządzenia 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, z późn. zm.) procedowana jednocześnie ze zmianą przedmiotowego rozporządzenia. Zatem zmiany w rozporządzeniu dotyczącym drogowych obiektów inżynierskich mają charakter wtóry i stanowią konsekwencję rozwiązań wprowadzonych w rozporządzeniu dotyczącym dróg publicznych. Określa się jedynie wymagania w zakresie zasad umieszczania dwustronnych barier ochronnych na drogowych obiektach inżynierskich przy zastosowaniu przekroju „2+1”.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Proponowane zmiany bazują na doświadczeniu wielu krajów europejskich. Przy formułowaniu zapisów brano pod uwagę przede wszystkim wiedzę i rozwiązania stosowane w Szwecji, Norwegii i Finlandii, a także w Niemczech oraz Wielkiej Brytanii. Wszystkie te kraje posiadają dokumenty o charakterze norm i wymagań technicznych regulujące kwestie stosowania przekroju „2+1” na sieci dróg publicznych oraz stosują ten przekrój w praktyce, jednak często charakteryzuje się on odmiennymi parametrami.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
zarządcy dróg publicznych	2 876	ogólne	Obligatoryjność stosowania przy budowach lub przebudowach drogowych obiektów inżynierskich na drogach publicznych.
projektanci w specjalności mostowej	1 912	Polska Izba Inżynierów Budownictwa	Obligatoryjność stosowania przy opracowywaniu projektów budowy lub przebudowy drogowych obiektów inżynierskich na drogach publicznych.
organy administracji architektoniczno-budowlanej	397	ogólne	Obligatoryjność stosowania przy wydawaniu decyzji i postanowień związanych z prowadzeniem procesu budowlanego (m. in. decyzji o pozwoleniu na budowę).



organy nadzoru budowlanego	397	ogólne	Obligatoryjność stosowania przy wykonywaniu zadań ustawowych, w tym przy wydawaniu decyzji o pozwoleniu na użytkowanie.
----------------------------	-----	--------	---

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia poddano procesowi pre-konsultacji. W tym celu zorganizowano dwa spotkania robocze. Pierwsze z nich odbyło się 19 czerwca 2013 r., a kolejne 22 stycznia 2014 r. W spotkaniach udział wzięli przedstawiciele: ówczesnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ośrodków naukowych, w tym Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie, zarządców dróg samorządowych, firm projektowych oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Ponadto uwagi do projektu zgłaszane były drogą elektroniczną.

Poza tym planowane są konsultacje publiczne z następującymi podmiotami:

- 1) Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy,
- 2) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 3) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 4) Polska Izba Inżynierów Budownictwa,
- 5) Polskie Stowarzyszenie Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych,
- 6) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego,
- 7) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych,
- 8) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 9) Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji,
- 10) Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej.

Projekt rozporządzenia zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym -wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sektor finansów publicznych.

#### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Czas w latach od wejścia w życie zmian	Skutki							
	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu <a href="http://www.inforex.pl">www.inforex.pl</a>	przedsiębiorstwa							

niepełnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	
Niemierzalne	(dodaj/usuń)	

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

**8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

**9. Wpływ na rynek pracy**

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne:

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary.

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Wykonanie przepisów rozporządzenia zależne będzie od realizacji zadań związanych z budową lub przebudową dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji projektu.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

brak

