

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2018 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332 i 1529 oraz z 2018 r. poz. 12, 317, 352 i 650) 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. poz. 735, z 2010 r. poz. 408, z 2012 r. poz. 608, z 2013 r. poz. 528, z 2014 r. poz. 858 oraz z 2015 r. poz. 331) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Dopuszcza się niestosowanie przepisów rozporządzenia przy projektowaniu, budowie oraz przebudowie drogowych obiektów inżynierskich objętych ochroną na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, jeżeli stoją one w sprzeczności z wymaganiami w zakresie ochrony zabytków, a przyjęte rozwiązania projektowe gwarantują spełnienie wymagań określonych w § 1 ust. 3.”;

2) § 9 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu ..... pod numerem ....., zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (ujednolicenie) (Dz. Urz. WE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

„§ 9. W obiektach mostowych usytuowanych w strefach ochronnych ujęć wody, z uwagi na możliwość wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska, stosuje się rozwiązania zapewniające w szczególności:

- 1) bezpieczeństwo ruchu pojazdów na obiekcie mostowym,
- 2) zabezpieczenie gruntu oraz wód powierzchniowych przed zanieczyszczeniem, będącym skutkiem zdarzeń drogowych.”;

3) w § 39 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kąt między osią przepustu, a osią drogi nie może być mniejszy niż określa Polska Norma.”;

4) w § 67 uchyla się ust. 3;

5) § 85 otrzymuje brzmienie:

„§ 85. 1. Teren wokół obiektu inżynierskiego w granicach pasa drogowego powinien być uporządkowany, a dodatkowo po obu stronach obiektu mostowego oraz przy głowicach tuneli i przepustów powinien być oczyszczony:

- 1) z przedmiotów i materiałów łatwo zapalnych,
- 2) z krzewów, z wyłączeniem obszarów, na których odbywa się migracja zwierząt.

2. Teren, o którym mowa w ust. 1, w miarę możliwości powinien być:

- 1) wyrównany, a w rejonach przejść dla zwierząt doprowadzony do ukształtowania sprzed budowy,
- 2) dostępny z drogi, z tym że w przypadku drewnianych obiektów mostowych wzdłuż obiektu na dostępnym terenie powinny być wykonane utwardzone pasy o szerokości nie mniejszej niż 4,5 m dla pojazdów straży pożarnej.”;

6) w § 89:

a) w ust. 2 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1) mostu, wiaduktu lub estakady o długości większej niż 200 m, zlokalizowanych w ciągu drogi klasy S,
- 2) mostu, wiaduktu lub estakady o długości większej niż 100 m, zlokalizowanych w ciągu dróg klasy GP, G i Z,”

b) w ust. 3:

- w pkt 1 uchyla się lit. b,
- w pkt 2 uchyla się lit. b;

7) w § 90:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Obiekty mostowe w ciągu dróg klas A i S, za wyjątkiem obiektów, w których nad konstrukcją ustroju nośnego występuje zasypka gruntowa, projektuje i wykonuje się jako rozdzielone dla każdej jezdni bez względu na długość obiektu, z zastrzeżeniem ust. 4–7, przy czym rozdzielenie dotyczy ustroju nośnego i podpór.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Rozdzielenie, o którym mowa w ust. 1, polega na:

1) dla ustroju nośnego – zachowaniu prześwitu między krawędziami pomostu o wartości:

a) 0,1 m – gdy zapewniony jest dostęp od spodu do elementów konstrukcji w celu dokonania przeglądów i napraw,

b) nie mniejszej niż 0,8 m, zabezpieczonego barierami spełniającymi wymagania określone w § 265, usytuowanymi na sąsiednich krawędziach obiektów – gdy brak dostępu, o którym mowa w lit. a,

2) dla podpór – wykonaniu szczelin dylatacyjnych w osi obiektu, zabezpieczonych w przyczółkach przed przenikaniem wody.”,

d) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Dla obiektów, o których mowa w ust. 1, dopuszcza się ustroje nośne nierozdzielone, wspólne dla obu jezdni, jeżeli szerokość pasa dzielącego w przypadku określonym w:

1) ust. 3 pkt 1 lit. a – jest mniejsza niż 3 m,

2) ust. 3 pkt 1 lit. b – jest mniejsza niż 4 m.”,

e) dodaje się ust. 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Dopuszcza się, aby podpory lub podpory i przęsła obiektów mostowych łukowych, podwieszonych i wiszących, o rozpiętości przęseł większej niż 50 m, były projektowane i wykonywane jako nierozdzielone pod każdą jezdnię.

7. Konstrukcja obiektu, zaprojektowanego i wykonanego jako nierozdzielony pod każdą jezdnię, powinna umożliwiać wykonanie bieżącego utrzymania, remontu bądź przebudowy nawierzchni lub konstrukcji płyty pomostu jednej jezdni przy utrzymaniu ruchu na drugiej jezdni.”;

8) w § 98 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pochylenie poprzeczne chodników, o którym mowa w ust. 1, powinno być zaprojektowane i wykonane ze skierowaniem do najbliższego urządzenia odprowadzającego wody opadowe.”;

9) w § 99 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wyeliminowanie krzywych wklęsłych oraz wklęsłych załamania niwelety jezdni, skutkujących lokalizacją najniższego punktu niwelety w obrębie obiektu mostowego.”;

10) w § 104 w ust. 1 po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) filary lub słupy ramownic przewidziane przed nasypem drogowym zabezpieczonym konstrukcją oporową z gruntu zbrojonego.”;

11) w § 110 w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ścianka nadłożyskowa oczepu zwieńczającego filar osadzony w nasypie lub konstrukcja oporowa z gruntu zbrojonego wraz z filarami lub słupami ramownicy przewidzianymi przed nasypem drogowym zabezpieczonym od czoła tą konstrukcją – które dopuszcza się dla obiektów w ciągu dróg klasy G, Z, L i D.”;

12) w § 112 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Górną krawędź ścian bocznych dostosowuje się do linii gzymsu obiektu mostowego oraz do przekroju poprzecznego drogi i jej niwelety. Ściana boczna może być zwieńczona płytą chodnika, stanowiącą przedłużenie płyty chodnika obiektu mostowego.”;

13) w § 116 w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) wykonanie płyt przejściowych między obiektem a nasypem, z zastrzeżeniem § 117 ust. 3–3b.”;

14) w § 117:

a) w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) być przewidziane z betonu zbrojonego klasy nie mniejszej niż C25/30.”;

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Płyt przejściowych nie stosuje się przy obiektach nieprzeznaczonych do ruchu pojazdów silnikowych lub tramwajów.

3b. Płyt przejściowych nie stosuje się przy obiektach mostowych lub przepustach, w których:

1) konstrukcja nośna współpracuje w przenoszeniu obciążeń z otaczającym ją ośrodkiem gruntowym,

- 2) konstrukcja nośna otoczona jest zasypką i posiada – w przekroju równoległym do osi drogi – kształt łukowy, owalny lub eliptyczny oraz zapewnioną płynną zmianę sztywności połączenia z nasypem drogowym,
  - 3) górna powierzchnia konstrukcji nośnej znajduje się nie wyżej niż w połowie wysokości nasypu drogowego, liczonej wraz z konstrukcją nawierzchni, i nie niżej niż 2 m pod górną powierzchnią nawierzchni drogi.”;
- 15) w § 121 pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) z pustaków z betonu porowatego klasy nie mniejszej niż C12/15, o stopniu mrozoodporności nie mniejszym niż F75, o współczynniku filtracji nie mniejszym niż  $1,5 \times 10^{-4}$  m/s,”;
- 16) w § 136 w ust. 2 dodaje się drugie zdanie w brzmieniu:  
„Przez oś odwodnienia rozumie się biegnącą wzdłuż obiektu linię wklęsłego załamania górnej powierzchni pomostu lub płyty pomostu.”;
- 17) w dziale IV rozdział 2 otrzymuje brzmienie:

## „Rozdział 2

### **Obciążenia**

§ 150. 1. Obiekty mostowe projektuje się w szczególności na obciążenie ruchome, zgodnie z Polską Normą, według modelu LM-1, przyjmując współczynniki dostosowawcze na podstawie klas obciążenia taborem samochodowym, zgodnie z załącznikiem nr 2.

2. Mosty, wiadukty i estakady projektuje się na obciążenie pojazdami specjalnymi, zgodnie z umową standaryzacyjną NATO – STANAG 2021, przyjmując wartość współczynnika obciążeniowego  $\gamma = 1,35$  oraz schematy kołowych pojazdów specjalnych, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia:

- 1) dla klasy I – pojazdami klasy MLC 150 usytuowanymi w jednej kolumnie i pojazdami klasy MLC 100 usytuowanymi w dwóch kolumnach;
- 2) dla klasy II – pojazdami klasy MLC 120 usytuowanymi w jednej kolumnie i pojazdami klasy MLC 80 usytuowanymi w dwóch kolumnach.

3. Tunele projektuje się na obciążenia, o których mowa w ust. 1 i 2, znajdujące się nad tunelem lub w jego pobliżu, jeżeli obciążenia te stanowią nie mniej niż 5% obciążenia stałego.

4. Obiekty inżynierskie usytuowane w ciągu danej drogi powinny być projektowane na te same obciążenia.

§ 151. 1. Mosty składane projektuje się na obciążenie pojazdami specjalnymi, zgodnie z umową standaryzacyjną NATO – STANAG 2021, przyjmując wartość współczynnika obciążeniowego  $\gamma = 1,35$  oraz schematy kołowych pojazdów specjalnych, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia, klasy MLC 60 usytuowanymi w jednej kolumnie oraz, w przypadku gdy wyznaczono co najmniej dwa pasy ruchu, pojazdami klasy MLC 40 usytuowanymi w dwóch kolumnach.

2. Dla stalowych mostów składanych przyjmuje się co najmniej 5 letni okres eksploatacji.”;

18) w § 162 w ust. 1 uchyla się pkt 3;

19) § 163–167 otrzymują brzmienie:

„§ 163. 1. Ochronę betonu, o której mowa w § 161 pkt 2, realizuje się zgodnie z Polskimi Normami, przez zastosowanie odpowiednich: klasy betonu, rodzaju cementu, rodzaju kruszywa i jego uziarnienia oraz dodatków i domieszek, z zastrzeżeniem ust. 2 oraz § 164–166.

2. Klasę wytrzymałości betonu dobiera się ze względu na oddziaływanie środowiska, zgodnie z Polskimi Normami, przy spełnieniu wymagań w zakresie składu oraz właściwości betonu określonych w Polskich Normach, takich jak: maksymalny stosunek wodno-cementowy, minimalna zawartość cementu, minimalna zawartość powietrza w betonach napowietrzanych, z tym że nie może być ona niższa niż:

- 1) C30/37 – w elementach sprężonych strunobetonowych lub kablobetonowych;
- 2) C25/30 – w innych elementach.

3. Beton, o którym mowa w ust. 2, powinien spełniać wymagania w zakresie:

- 1) odporności na działanie mrozu – oznaczonej stopniem mrozoodporności, według Polskiej Normy, w elementach obiektu narażonych na agresywne oddziaływania zamrażania albo rozmrażania (usytuowanych powyżej głębokości przemarzania gruntu), wynoszącym nie mniej niż:
  - a) F100 – w klasie ekspozycji XF1,
  - b) F150 – w klasie ekspozycji XF2 lub XF3,
  - c) F200 – w klasie ekspozycji XF4;
- 2) odporności na penetrację wody pod ciśnieniem, mierzoną maksymalną głębokością penetracji według Polskiej Normy, nie większą niż:

- a) 60 mm w klasie ekspozycji XA1,
- b) 50 mm w klasie ekspozycji XA2,
- c) 40 mm w klasie ekspozycji XA3, XD3 lub XS3.

§ 164. 1. Do wykonania betonów, o których mowa w § 163 ust. 2, stosuje się cement spełniający wymagania Polskich Norm.

2. Przy doborze cementu uwzględnia się:

- 1) rodzaj, wymiary i technologię wykonania konstrukcji;
- 2) warunki wykonania, pielęgnacji i dojrzewania betonu;
- 3) agresywność środowiska, na które będzie narażona konstrukcja, w tym klasyfikację środowiska w odniesieniu do możliwości wystąpienia w betonie konstrukcyjnym zagrożenia destrukcyjną reakcją minerałów z wodorotlenkami sodu i potasu w cieczy porowej betonu.

3. Do wykonania betonu sprężonego w elementach obiektu drogowego stosuje się cement CEM I.

4. Do wykonania betonu konstrukcyjnego w elementach masywnych obiektu drogowego dopuszcza się stosowanie cementów o niskim ciepłe hydratacji LH, zgodnie z Polską Normą.

§ 165. 1. Kruszywo do wykonania betonów, o których mowa w § 163 ust. 2, powinno odpowiadać wymaganiom Polskiej Normy dla kruszyw mineralnych.

2. Przy doborze kruszywa należy uwzględniać:

- 1) rodzaj, wymiary i technologię wykonania konstrukcji;
- 2) warunki wykonania, pielęgnacji i dojrzewania betonu;
- 3) agresywność środowiska, na które będzie narażona konstrukcja;
- 4) projektowaną trwałość konstrukcji.

3. Uziarnienie kruszywa ustala się doświadczalnie w czasie projektowania mieszanki betonowej.

4. W drogowych obiektach inżynierskich należy stosować kruszywa mineralne niewykazujące szkodliwej reakcji z wodorotlenkami sodu i potasu w betonie.

§ 166. 1. Dopuszcza się zastosowanie domieszek i dodatków do betonu, zgodnych z Polskimi Normami.

2. Przy doborze domieszki lub dodatku bierze się pod uwagę:

- 1) kompatybilność domieszki lub dodatku z cementem;
- 2) rodzaj, wymiary i technologię wykonania konstrukcji;

- 3) warunki wykonania, pielęgnacji i dojrzewania betonu;
- 4) agresywność środowiska, na które będzie narażona konstrukcja.

§ 167. 1. Skład mieszanki betonowej ustala się w oparciu o receptę i sprawdza doświadczalnie przez wykonanie wszystkich badań przewidzianych w Polskiej Normie dla mieszanki betonowej i betonu oraz badań określonych w rozporządzeniu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. W przypadku zastosowania domieszki napowietrzającej wraz z inną domieszką lub z cementem zawierającym pozaklinkierowe składniki główne, należy potwierdzić ich kompatybilność w betonie napowietrzonym na podstawie charakterystyki porów powietrznych, zgodnie z Polskimi Normami.”;

- 20) w § 168 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) nowo zbudowanych, gdy ochrona, o której mowa w § 162 i 163, nie stanowi wystarczającego zabezpieczenia przed korozją,”;

- 21) w § 170 w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) w konstrukcjach nowo zbudowanych obiektów – wytrzymałość charakterystyczną, wynikającą z przyjętej klasy wytrzymałości betonu,”;

- 22) w § 178 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Grubość powłok metalizacyjnych lub metalizacyjno-malarskich na elementach konstrukcyjnych określają Polskie Normy, z tym że grubość powłoki metalizacyjnej nie powinna być mniejsza niż 150  $\mu\text{m}$ , przy zakładanej trwałości zabezpieczenia od 10 do 20 lat, oraz 200  $\mu\text{m}$ , przy zakładanej trwałości zabezpieczenia powyżej 20 lat.”;

- 23) w § 214 w ust. 2 pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) mieć dobrą przyczepność do podłoża oraz gwarantować dobre połączenie z warstwą ochronną lub z nawierzchnią; wytrzymałość na oderwanie izolacji, badana metodą „pull-off”(bez warstwy szczepnej):

- a) od podłoża betonowego, w przypadku izolacji:

- z żywic syntetycznych, natryskiwanych lub układanych ręcznie – nie może być mniejsza niż 1,5 MPa,
- na bazie cementowo-polimerowej, natryskiwanych lub układanych ręcznie – nie może być mniejsza niż 1,5 MPa,
- arkuszowych, określona w temperaturze otoczenia od 18 do 22°C – nie może być mniejsza niż 0,4 MPa,



- arkuszowych, określona w temperaturze otoczenia od 6 do 10°C – nie może być mniejsza niż 0,7 MPa,
  - b) od podłoża stalowego, w tym także ocynkowanego lub metalizowanego, w przypadku izolacji z żywic syntetycznych, natryskiwanych lub układanych ręcznie – nie może być mniejsza niż 2,0 MPa.”;
- 24) uchyla się § 215;
- 25) uchyla się § 217 i 218;
- 26) w § 226 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Nawierzchnia jezdni drogowych obiektów mostowych powinna być szczelna, a w przypadku nawierzchni asfaltowej powinna składać się co najmniej z dwóch warstw.”;
- 27) w § 230 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) odpornych na działanie mrozu i na penetrację wody pod ciśnieniem – według kryteriów jak dla betonu, określonych w § 163 ust. 3.”;
- 28) § 248 otrzymuje brzmienie:
- „§ 248. 1. Należy dążyć do zastosowania wpustów i rur bezkielichowych, wykonanych z żeliwa lub tworzyw sztucznych odpornych na promieniowanie UV i starzenie się, łączonych w sposób zapewniający szczelność.
2. Rury i wpusty, o których mowa w ust. 1, w zależności od zastosowanego materiału, zabezpiecza się antykorozyjnie.”;
- 29) w § 262 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Długość bariery przewidzianej tylko na drogowym obiekcie inżynierskim nie może być mniejsza niż długość, jaka była zastosowana do badania zderzeniowego na zgodność z normą przenoszącą normę EN 1317.”;
- 30) w § 280 zdanie wprowadzające do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
- „§ 280. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe nie powinny utrudniać”;
- 31) § 281 otrzymuje brzmienie:
- „§ 281. 1. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe powinny być:
- 1) dostosowane architektonicznie do otaczającej zabudowy w szczególności poprzez:
    - a) kolorystykę materiałów,
    - b) ukształtowanie powierzchni i zarysu górnej krawędzi;
  - 2) wykonane z materiałów trwałych, o dobrych właściwościach przeciwhałasowych i posiadających, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej

wyrobów budowlanych, odpowiednią klasę reakcji na ogień, w przypadku zastosowania urządzeń:

- a) w tunelach – co najmniej klasę B,
- b) na obiektach mostowych, które całkowicie przykrywają drogę – co najmniej klasę B-s1, d0,
- c) na obiektach mostowych, które częściowo przykrywają pas ruchu lub są usytuowane w odległości mniejszej niż 8 m od budynków – co najmniej klasę D,
- d) na obiektach mostowych w warunkach innych niż opisane w pkt b i c – co najmniej klasę E.

2. Powierzchnia drogowych urządzeń przeciwhałasowych powinna zabezpieczać przed powstawaniem odbłasków od świateł pojazdów i słońca.”;

32) § 282 otrzymuje brzmienie:

„§ 282. 1. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, powinny być przewidziane blisko źródła hałasu, jednakże w odległości:

- 1) na obiektach w ciągu dróg klas A i S:
  - a) od krawędzi pasa awaryjnego postoju – nie mniejszej niż 1 m,
  - b) od krawędzi pasa ruchu – nie mniejszej niż 3 m;
- 2) na obiektach w ciągu dróg pozostałych klas od krawędzi pasa ruchu, w przypadku urządzeń:
  - a) odbijających – nie mniejszej niż 1 m,
  - b) pochłaniających – nie mniejszej niż 2 m.

2. W przypadku, gdy odległość drogowego urządzenia przeciwhałasowego od krawędzi pasa ruchu jest nie większa niż 9 m, urządzenia te powinny być w szczególności:

- 1) zabezpieczone barierami;
- 2) umieszczone na barierach betonowych pełnych – jako ich nadbudowa.

3. Dopuszcza się zmniejszenie odległości, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. b, pod warunkiem wykonania zabezpieczeń przed zachlapaniem urządzenia przeciwhałasowego.

4. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe nie powinny ograniczać widoczności użytkownikom drogi.”;

33) w § 284 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ściany drogowych urządzeń przeciwhałasowych powinny być uformowane jako płaszczyzny odbijająco-rozpraszające lub zawierać elementy dźwiękochłonne.”;

34) w § 285:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Osłony przeciwośnieniowe, o których mowa w ust. 1, powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.”,

b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. W celu ograniczenia oddziaływania światła drogowego na obszar przejścia dla zwierząt lub dojścia do niego stosuje się, w zależności od potrzeb, osłony przeciwośnieniowe o konstrukcji uniemożliwiającej przenikanie przez nie światła drogowego.”;

35) w § 295:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Zakres stosowania systemów wentylacji mechanicznej, o której mowa w § 293 pkt 2, działającej dzięki wymuszaniu przepływu powietrza wzdłuż lub w poprzek osi tunelu, z zastrzeżeniem ust. 2, określa tabela:

System wentylacji	Długość tunelu	
	prowadzącego jezdnię dwukierunkową	o oddzielnych konstrukcjach dla różnych kierunków ruchu
wzdłużna	nie większa niż 1 500 m	nie większa niż 3 000 m
półpoprzeczna	większa niż 5 00 m	większa niż 1 500 m
poprzeczna	większa niż 1 500 m	większa niż 3 000 m

2. W tunelach prowadzących dwukierunkowe jezdnie oraz w tunelach z dużym natężeniem ruchu jednokierunkowego można zastosować wentylację wzdłużną, jeżeli spełniony jest jeden z poniższych warunków:

- 1) jednoznacznie dopuszcza takie rozwiązanie sporządzona analiza ryzyka,
- 2) przewidziano podjęcie szczególnych środków, takich jak: stosowne zarządzanie ruchem, krótsze odległości do wyjść awaryjnych lub wyloty dymu w odpowiednich odstępach.”,

b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Prędkość przepływu powietrza w tunelu z wentylacją wzdłużną nie może być mniejsza niż 1,5 m/s.”;

36) w § 298 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Znaki wysokościowe, o których mowa w ust. 1, powinny być umieszczone:

- 1) na głowicach tuneli – nie mniej niż 3 sztuki,
- 2) na każdej z podpór obiektu mostowego – nie mniej niż 4 sztuki,
- 3) po obu stronach przęseł:
  - a) nad podporami,
  - b) w środku rozpiętości przęseł dłuższych niż 21 m– w pobliżu osi skrajnych dźwigarów lub punktów znajdujących się nad dolnymi krawędziami ustrojów płytowych.”;

37) § 318 otrzymuje brzmienie:

„§ 318. 1. Konstrukcję nośną obiektu inżynierskiego wykonuje się z materiałów lub wyrobów klasy reakcji na ogień co najmniej A2, d0, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.

2. Urządzenia umożliwiające dostęp do elementów obiektu inżynierskiego oraz do urządzeń obcych, o których mowa w § 312–316, przeprowadzonych przez obiekt, wykonuje się z materiałów lub wyrobów klasy reakcji na ogień co najmniej A2, d0.

3. Dopuszcza się wykonanie kładek dla pieszych, rowerów lub pieszych i rowerów z materiałów lub wyrobów klasy reakcji na ogień co najmniej D.

4. Okładziny konstrukcji głównej tunelu, sufity lub sufity podwieszane wykonuje się z materiałów lub wyrobów co najmniej klasy reakcji na ogień A2-s1, d0. Pozostałe niekonstrukcyjne elementy tunelu powinny spełniać wymagania klasy reakcji na ogień co najmniej B.”;

38) w § 319:

a) ust. 2–4 otrzymują brzmienie:

„2. Pod obiektami mostowymi zabrania się usytuowania obiektów zagrożonych wybuchem oraz obiektów, w których występują materiały palne, a gęstość obciążenia ogniowego jest większa niż 500 MJ/m<sup>2</sup>.

3. Obiekty, o których mowa w ust. 2, powinny być wykonane z materiałów lub wyrobów klasy reakcji na ogień co najmniej A2, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych, i znajdować się w odległości nie mniejszej niż 6 m od rzutu poziomego obiektu mostowego.

4. Przestrzenie pod obiektami mogą być wykorzystane na garażowanie samochodów osobowych, pod warunkiem że spód ustroju nośnego znajduje się od poziomego terenu na wysokości:

- 1) dla konstrukcji stalowych – nie mniejszej niż 4,5 m,
- 2) dla konstrukcji betonowych – nie mniejszej niż 3,0 m.

Inne wykorzystanie przestrzeni pod przęsłami obiektów mostowych może być dopuszczone za zgodą jednostek zarządzających tymi obiektami oraz właściwego komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej, jeżeli zachowane będzie bezpieczeństwo konstrukcyjne obiektu mostowego, potwierdzone analizą inżynierską w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz zostaną zapewnione odpowiednie warunki ewakuacji i drogi dojazdowe dla służb ratowniczych.”,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W obiektach mostowych o długości większej niż 100 m:

- 1) kanały, w których umieszcza się trasy kablowe wyposaża się w półstałe lub stałe urządzenia gaśnicze,
- 2) do kanałów lub pomostów, w których umieszcza się przewody z cieciami lub gazami palnymi, zapewnia się dojścia dla straży pożarnej, których usytuowanie oraz parametry techniczne uzgadnia się z właściwym komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej.”;

39) § 320 i 321 otrzymują brzmienie:

„§ 320. 1. Przewody i kable umieszczone w obiektach inżynierskich w kanałach o klasie odporności ogniowej co najmniej EI 60, powinny spełniać kryteria w zakresie reakcji na ogień kabli elektrycznych co najmniej Eca, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych.

2. Przewody i kable umieszczone w obiektach inżynierskich, prowadzone w inny sposób niż określony w ust. 1, powinny spełniać kryteria w zakresie reakcji na ogień kabli elektrycznych co najmniej Dca s2, d2, a w przypadku obiektów inżynierskich o konstrukcji stalowej powinny również spełniać warunek kwasowości a2, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych.

3. Przewody i kable umieszczone w tunelach powinny spełniać kryteria w zakresie reakcji na ogień kabli elektrycznych co najmniej B2ca-s1b, d0.

§ 321. 1. Konstrukcja nośna tunelu powinna posiadać odporność ogniową przez określony czas, który w przypadku pożaru zapewni wystarczającą ilość czasu na samodzielne opuszczenie miejsca niebezpiecznego przez użytkowników tunelu oraz umożliwi działania służb ratowniczych, bez zagrożenia zawalenia się tej konstrukcji.

2. Konstrukcja nośna tunelu służącego do przeprowadzenia drogi przeznaczonej do ruchu pojazdów innych niż rowery, powinna posiadać nośność ogniową nie niższą niż 120 minut, określoną w odniesieniu do krzywej tunelowej temperatura-czas, której wartości określa tabela:

Czas [min]	Temperatura [°C]
0	20
3	890
5	1 140
10	1 200
30	1 300
60	1 350
90	1 300
120	1 200
180	1 200

3. Konstrukcja nośna tunelu innego niż tunel, o którym mowa w ust. 2, powinna posiadać klasę nośności ogniowej nie niższą niż R120, określoną w odniesieniu do krzywej standardowej temperatura-czas.

4. Jeżeli jakakolwiek część konstrukcji tunelu jest elementem konstrukcyjnym innego obiektu budowlanego, to klasa odporności ogniowej w zakresie nośności ogniowej tej części i części powiązanych z nią statycznie nie może być niższa od klasy odporności ogniowej w zakresie nośności ogniowej konstrukcji głównej tego obiektu budowlanego.

5. Ściana lub strop rozdzielający nawy tunelu, o którym mowa w ust. 2, powinny, poza wymaganą nośnością ogniową, posiadać odporność ogniową w zakresie

szczelności ogniowej i izolacyjności ogniowej określone w odniesieniu do krzywej tunelowej temperatura-czas.

6. Tunel, o którym mowa w ust. 2, z betonowych elementów konstrukcyjnych powinien być zaprojektowany i wykonany w taki sposób, aby w warunkach pożarowych, określonych w ust. 2, nie występowało ryzyko eksplozyjnego odpryskiwania betonu.”;

40) po § 321 dodaje się § 321a i § 321b w brzmieniu:

„§ 321a. 1. Urządzenia i instalacje, stanowiące istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa wyposażenie tunelu, powinny być wykonane w sposób zapewniający ich funkcjonowanie w warunkach pożaru przez wymagany czas.

2. Tunel posiadający urządzenia bezpieczeństwa niezbędne do ewakuacji, zasilane energią elektryczną, powinien posiadać awaryjne zasilanie w energię, zdolne zapewnić działanie tych urządzeń co najmniej do chwili opuszczenia tunelu przez jego użytkowników.

3. Kable elektroenergetyczne oraz oświetlenia awaryjnego powinny być umieszczone w dolnej części tunelu i odporne na działanie wysokiej temperatury.

4. Zasilanie oświetlenia i sygnalizacji w energię elektryczną przeprowadza się z obu końców tunelu i rozdziela na sekcje.

5. Elektryczne obwody kontrolne i pomiarowe projektuje i wykonuje się w taki sposób, aby uszkodzenie miejscowe któregoś z nich nie miało wpływu na obwody nieuszkodzone.

§ 321b. 1. Systemy wentylacji mechanicznej tunelu powinny usuwać dym i ciepło w sposób zapewniający bezpieczeństwo służbom ratowniczym oraz uniemożliwiający zadymienie lub wzrost temperatury w czasie potrzebnym do ewakuacji ludzi na obszarze tunelu przeznaczonym do ewakuacji.

2. Wentylatory służące do usuwania dymu i ciepła powinny posiadać klasę F, określoną zgodnie z Polską Normą dotyczącą wymagań dla wentylatorów oddymiających, wynikającą z obliczeniowej temperatury dymu, przy czym klasa ta nie może być mniejsza niż F400 120.

3. W tunelu z wentylacją poprzeczną kanały świeżego i zużytego powietrza powinny być oddzielone przegrodami z materiałów niepalnych o klasie odporności ogniowej ze względu na szczelność ogniową (E) i dymoszczelność (S) co najmniej ES 120, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych.

4. Tunel o długości większej niż 500 m powinien być wyposażony w system sygnalizacji pożarowej.

5. Wymaganie, o którym mowa w ust. 4, nie dotyczy tunelu z wentylacją naturalną.

6. Wentylatory wywiewne we wszystkich systemach wentylacyjnych powinny być przystosowane do pracy w podwyższonej temperaturze lub chłodzone.”;

41) w § 322b:

a) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wyjścia awaryjne powinny być zamykane drzwiami przeciwpożarowymi o klasie odporności ogniowej EI2 120 Sm, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych.”,

b) w ust. 7 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zamykane drzwiami przeciwpożarowymi o klasie odporności ogniowej EI2 120 Sm, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych,”;

42) w § 324 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Elementy tymczasowych obiektów mostowych przewidziane na okres dłuższy niż 3 lata wykonuje się z materiałów lub wyrobów klasy reakcji na ogień co najmniej D, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych.”;

43) załączniki nr 2 i 3 do rozporządzenia otrzymują brzmienie określone odpowiednio w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do inwestycji drogowej, dla której przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo, stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu dotychczasowym.

§ 3. Do inwestycji drogowej, dla której przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

- 1) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego,
- 2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania robót budowlanych, w przypadku, gdy nie jest wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę lub decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej



– stosuje się przepisy rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu dotychczasowym.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 31, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**W porozumieniu:**

**MINISTER**

**INWESTYCJI I ROZWOJU**

Za zgodność pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego

Tomasz Behrendt

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Marek Chodkiewicz  
Podsekretarz Stanu

Załączniki  
do rozporządzenia Ministra  
Infrastruktury z dnia ..... 2018 r.  
(Dz. U. poz. ....)

**Załącznik nr 1**

**KLASY OBCIĄŻENIA TABOREM SAMOCHODOWYM DROGOWYCH OBIEKTÓW  
INŻYNIERSKICH**

1. Klasy obciążenia taborem samochodowym drogowych obiektów inżynierskich zależne od klasy drogi przyjmuje się zgodnie z tabelą:

Klasa drogi	Klasa obciążenia taborem samochodowym
A, S, GP, G	klasa I
Z, L, D	co najmniej klasa II

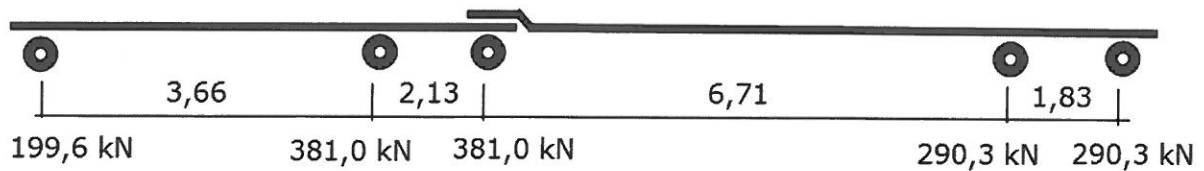
2. Współczynniki dostosowawcze dla modelu LM-1 według Polskiej Normy dla poszczególnych klas obciążenia taborem samochodowym przyjmuje się zgodnie z tabelą:

Klasa obciążenia	Współczynniki dostosowawcze według Polskiej Normy					
	$\alpha_{Q1}$	$\alpha_{Qi}, i > 2$	$\alpha_{q1}$	$\alpha_{q2}$	$\alpha_{qi}, i \geq 3$	$\alpha_{qr}$
Klasa I	1,00	1,00	1,33	2,40	1,20	1,20
Klasa II	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

SCHEMATY POJAZDÓW SPECJALNYCH WEDŁUG UMOWY STANDARYZACYJNEJ  
NATO – STANAG 2021

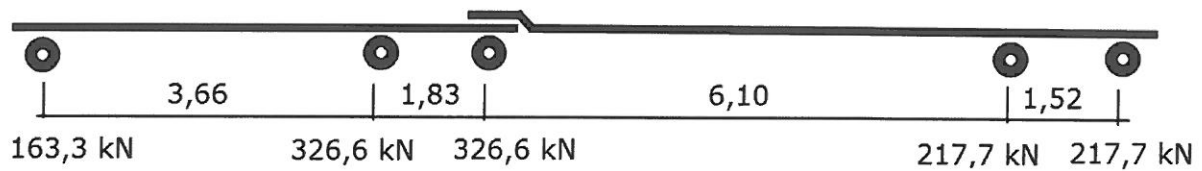
1. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 150

ciężar całkowity:  $Q = 1542,2 \text{ kN}$



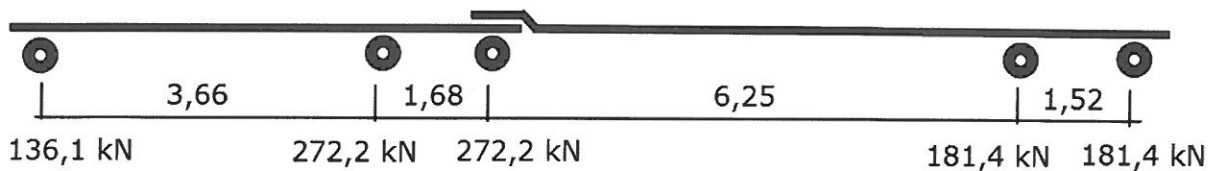
2. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 120

ciężar całkowity:  $Q = 1251,9 \text{ kN}$



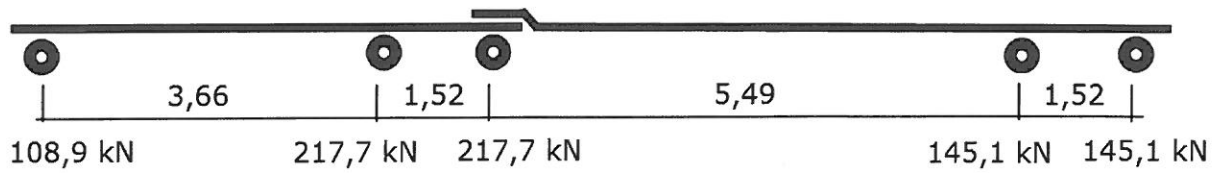
3. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 100

ciężar całkowity:  $Q = 1043,3 \text{ kN}$



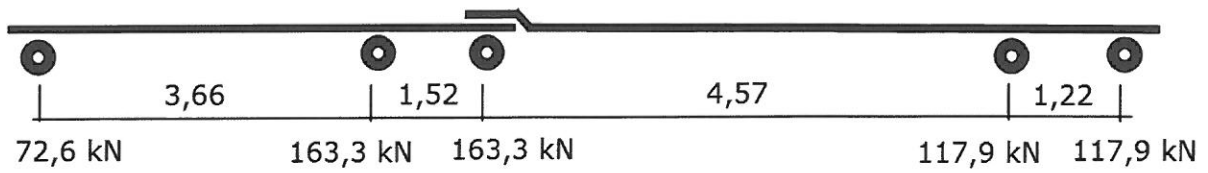
4. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 80

ciężar całkowity:  $Q = 834,5 \text{ kN}$



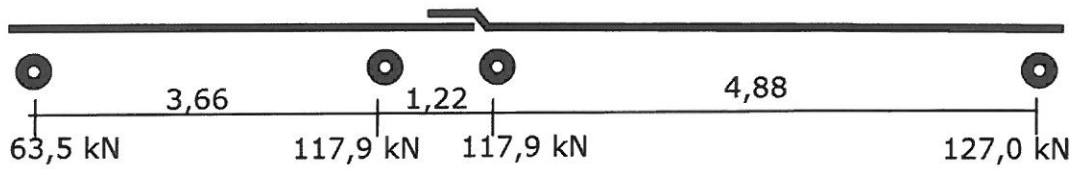
5. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 60

ciężar całkowity:  $Q = 635,0 \text{ kN}$



6. Kołowy pojazd specjalny – klasa MLC 40

ciężar całkowity:  $Q = 426,3 \text{ kN}$



## UZASADNIENIE

Na wstępie należy nadmienić, że Ministerstwo Infrastruktury przystąpiło do opracowania zupełnie nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych, które docelowo zastąpią przepisy nowelizowanego rozporządzenia. Planowane do zrealizowania w ramach zamówienia publicznego opracowanie szczegółowych warunków technicznych projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich pozwoli w perspektywie około dwóch-trzech lat na określenie nowoczesnych i jednoznacznych wymagań technicznych w drogownictwie i mostownictwie.

Niemniej jednak, do tego czasu, w związku ze wzrostem liczby inwestycji realizowanych na drogowych obiektach inżynierskich oraz ujawniających się w toku prowadzonych postępowań nieścisłości i niedoskonałości obowiązujących przepisów prawa, zawartych w szczególności w niniejszym rozporządzeniu, a mogących mieć negatywny wpływ na realizację tych inwestycji, zaszła pilna potrzeba jego nowelizacji.

Biorąc pod uwagę powyższe należy jednoznacznie podkreślić, iż procedowany projekt nowelizacji rozporządzenia zawiera w sobie przede wszystkim korekty, doprecyzowania i uszczegółowienia obowiązujących przepisów. Nie jest więc celem podstawowym nowelizacji wprowadzanie nowych rozwiązań i warunków, a usunięcie niejasności i nieprawidłowości w już obowiązujących przepisach oraz dostosowanie ich do funkcjonujących dokumentów technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem Polskich Norm.

Proponowane zmiany wynikają przede wszystkim z doświadczeń zarządców drogowych obiektów inżynierskich, wykonawców robót budowlanych, organów administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, ale także m. in. ze współpracy resortu ze służbami podległymi Komendantowi Głównemu Państwowej Straży Pożarnej. Istotny wpływ na przedstawione propozycje miały doświadczenia resortu właściwego ds. transportu w rozpatrywaniu wniosków o dofinansowanie inwestycji w zakresie drogowych obiektów inżynierskich z rezerwy subwencji ogólnej. Dużą grupę propozycji oparto także na doświadczeniach resortu wynikających z rozpatrywania wniosków o upoważnienia do udzielania zgody na odstępstwo od przepisów nowelizowanego rozporządzenia.

Wraz z projektem przedmiotowego rozporządzenia procedowane są projekty rozporządzeń Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenia:

- 1) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie,
- 2) w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

Zakres zmian w ww. aktach wykonawczych jest ze sobą ściśle powiązany i stanowi kompleksowe rozwiązanie prawne.

W dalszej części uzasadnienia przedstawiono szczegółowe wyjaśnienia zmian, proponowanych w § 1 projektu rozporządzenia, według kolejności i w odniesieniu do zmienianych (dodawanych, uchylanych) paragrafów w obowiązującym rozporządzeniu.

Dodanie ust. 2 w § 2 wynika z potrzeby uznania priorytetu ochrony zabytku, jakim może być drogowy obiekt inżynierski, nad zastosowaniem rozwiązania zgodnego z przepisami rozporządzenia. Priorytet ten nie może jednak być bezwzględny – stąd uwarunkowanie dopuszczenia koniecznością spełnienia przesłanek określonych w § 1 ust. 3 rozporządzenia, z których najważniejsze to m. in. bezpieczeństwo użytkowania i niezbędne warunki do korzystania z drogi publicznej przez osoby niepełnosprawne. Dotychczasowa praktyka pokazywała, że warunki konserwatorskie określone przez wojewódzkich konserwatorów zabytków często stały w sprzeczności z obowiązującymi przepisami, a w przypadku zakresu robót wykraczających poza remont, powodowały konieczność uzyskania zgody na odstępstwo. Zasadne zatem jest dopuszczenie realizacji inwestycji na obiektach objętych ochroną konserwatorską, bez konieczności zachowania warunków wynikających z rozporządzenia, o ile nie spowoduje to zagrożenia dla użytkowników tych obiektów. Brak konieczności uzyskania zgody na odstępstwo pozwoli na sprawniejszą realizację robót budowlanych.

W § 9 pojęcie „nadzwyczajnego zagrożenia środowiska”, które było zdefiniowane w art. 104 ust. 2 uchylonej ustawy z dnia 31 stycznia 1980 r. o ochronie i kształtowaniu środowiska (Dz. U. z 1994 r. poz. 196, z późn. zm.), zastąpiono pojęciem „poważne awarie”, które jest zdefiniowane w art. 3 pkt 23 obowiązującej ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519, z późn. zm.) i stanowi jego odpowiednik.

W § 39 w ust. 2 odstąpiono od nakazu sytuowania przepustów łączących przydrożne rowy prostopadle do osi drogi. Taki wymóg nie zawsze mógł być zrealizowany w praktyce.

Wskazano odwołanie do normy PN-S-02204:1997 „Drogi samochodowe. Odwodnienie dróg.”, która zezwala na odchylenie kąta pomiędzy osią przepustu a osią drogi od kąta prostego w ściśle określonym przedziale, przy zachowaniu parametrów funkcjonalno-użytkowych gwarantujących niezbędne warunki bezpieczeństwa.

W § 67 uchylono ust. 3, zgodnie z którym obiekty przeznaczone dla migracji zwierząt posiadały w środkowej części obniżone – w stosunku do wlotu i wylotu – dno, powodujące zbieranie się wody, a także ograniczające widoczność terenu przyległą do przejścia (z wewnątrz obiektu), co nie jest właściwe ze względu na potrzeby migrujących zwierząt. Dodatkowo stosowanie na wlocie i wylocie przejść dla małych zwierząt kratek ograniczających zwierzętom dostęp do obiektu mija się z celem i powoduje, że przejścia te nie są wykorzystywane w sposób efektywny.

Brzmienie § 85 uzupełniono o wymagania dotyczące zagospodarowania terenu wokół obiektu w obszarze przejść dla zwierząt. Dotychczasowe wymagania stosowane literalnie powodowały, że obszary przeznaczone dla migracji zwierząt w strefach, w których roślinność nie wpływa już na trwałość i bezpieczeństwo obiektu, były zagospodarowywane w sposób utrudniający lub zniechęcający zwierzęta do korzystania z przejść, np. poprzez pozbawienie roślinności, stanowiącej naturalne środowisko bytowania i przemieszczania się zwierząt, lub poprzez całkowite wyrównanie terenu. Dodatkowo uszczegółowiono, w ust. 2, że teren wokół obiektu, stanowiącego przejście dla zwierząt, musi być doprowadzony do ukształtowania sprzed budowy, gdyż dotychczasowy przepis, nakazujący wyrównanie terenu (odnoszący się do wszystkich obiektów inżynierskich, niezależnie od pełnionej przez nie funkcji), stosowany literalnie mógł prowadzić do zmniejszenia przydatności przejść dla zwierząt. Poprawiono również czytelność przepisu, dzieląc ust. 2 na dwa punkty.

Nowelizacja § 89 ust. 2 pkt 1 i 2 polega na uzupełnieniu rodzajów obiektów mostowych o estakadę. Przepis pomijający estakady nie miał podstaw merytorycznych. Z kolei wykreślenia w ust. 3 spowodowane są faktem, że zarówno w przypadku obiektów mostowych nowo budowanych jak i obiektów odbudowywanych, rozbudowywanych i przebudowywanych konieczne jest stosowanie regulacji rozporządzenia w zakresie wyposażenia w bariery ochronne. Przepis dotyczący balustrad mógłby mieć zastosowanie jedynie w przypadku obiektów remontowanych, których nie dotyczy zmieniane rozporządzenie.

W § 90 w ust. 1 ograniczono konieczność budowania obiektów jako rozdzielonych pod każdą jezdnią w ciągach dróg klasy A i S do obiektów mostowych nieposiadających zasypki nad ustrojem nośnym, tym samym usunięty został ust. 2, który wyłączał z obowiązku rozdzielania wszystkie pozostałe obiekty inżynierskie (poza konstrukcjami oporowymi) przechodzące pod drogą klasy A i S, z wyjątkiem tych, które pełnią funkcję ekologiczną. Przy czym dla wielu obiektów pełniących funkcję ekologiczną wymagane rozdzielenie jest technicznie nieracjonalne oraz nie daje założonych – ze względów środowiskowych – efektów (np. doświetlenie, nawilżenie wodami z opadów atmosferycznych). Zmiany w ust. 3 i 5 mają jedynie charakter redakcyjny. Z kolei w ust. 6 z obowiązku rozdzielania wyłączono ze względów technicznych obiekty o konstrukcjach takich jak: podwieszane, wiszące, czy łukowe i rozpiętości przeseł powyżej 50 m (rozpiętość ta wynika z opracowania pt. „Ekspertyza na temat niezbędnych zmian jakie należy wprowadzić w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 roku, w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie” wykonanym przez zespół prof. Biliszczuka w 2010 roku), dla których często rozdzielenie – w szczególności podpór – jest ekonomicznie nieuzasadnione. Przy czym wyłączenie to zaproponowano jako dopuszczalne, a więc wychodząc z założenia, że decyzja co do jego zastosowania poprzedzona będzie analizą możliwości zastosowania rozwiązania rozdzielonego, uwzględniającą różne aspekty związane z budową i eksploatacją obiektu. Regulacja zawarta w ust. 7 stanowi pewnego rodzaju obostrzenie wcześniejszych regulacji poprzez wskazanie, że dla konstrukcji nierozdzielonych należy bezwzględnie zapewnić możliwość wykonywania robót remontowych z zachowaniem ruchu na jednej jezdni.

W § 98 w ust. 3 wprowadzono korektę wskazując, że pochylenie poprzeczne chodnika powinno umożliwiać spływ wód opadowych do najbliższego urządzenia odprowadzającego. Urządzeniem tym nie zawsze musi być ściek przykrawężnikowy. Praktyka projektowa pokazuje także, że spływ ten nie musi odbywać się jednostronnie, gdyż istnieją inne rozwiązania, zapewniające jednocześnie bezpieczeństwo użytkownika i sprawny odprowadzenie wód opadowych.

W § 99 w ust. 1 w pkt 2 złagodzono obecne regulacje. Możliwość umieszczania krzywych wklęsłych na obiektach mostowych umożliwi swobodniejsze kształtowanie niwelety drogi, co może przełożyć się na obniżenie wysokości nasypów drogowych, a w konsekwencji na obniżenie kosztów realizacji inwestycji. Jednak złagodzenie tego



przepisu nie może pogarszać warunków bezpiecznego i sprawnego odprowadzenia wód opadowych z obiektów inżynierskich.

W § 104 w ust. 1 dodano pkt 4a, celem uzupełnienia o rozwiązanie, które rozpowszechniło się wraz z rozwojem technologii gruntu zbrojonego i które nie było w naszym kraju powszechnie stosowane przed 2000 r. (tj. przed datą opracowania przedmiotowego rozporządzenia). Uzupełnienie ma na celu jednoznaczne wskazanie możliwości stosowania tego rozwiązania, w związku z różnymi interpretacjami obecnych przepisów.

Zmiany zaproponowane w § 110 ust. 2 pkt 2 są konsekwencją zmian w § 104.

W § 112 w ust. 6 doprecyzowano jedynie, że górną krawędź ścian bocznych dostosowuje się nie tylko do linii gzymsu obiektu mostowego oraz do przekroju poprzecznego drogi, ale także do jej niwelety.

Zmiany w § 116 w ust. 1 w pkt 2 oraz dodanie ust. 3a i 3b w § 117 mają na celu m. in. uszczegółowienie regulacji dotyczących stosowania płyt przejściowych. Płyta przejściowa ma wyeliminować skokowe przejście pomiędzy sztywną konstrukcją obiektu a posiadającym większą odkształcalność (mniejszą sztywność) nasypem drogowym, które w przypadku ciężkiego ruchu może prowadzić do powstania nierówności nawierzchni na połączeniu obiektu z nasypem. Wyłączone zostają z tego obowiązku obiekty, po których nie odbywa się ruch pojazdów silnikowych lub które kształtem konstrukcji lub wysokością zasypki zapewniają przejście skokowej zmiany sztywności, a więc bez konieczności stosowania dodatkowych elementów, jak płyta przejściowa.

Dodatkowo w § 117 w ust. 1 w pkt 4 zastąpiono jedynie stare oznaczenie klasy betonu oznaczeniem obecnie obowiązującym, zgodnym z normą PN-EN 206+A1:2016-12. Analogicznie postąpiono w przypadku § 121 pkt 2.

W § 136 w ust. 2 uszczegółowiono przepis poprzez dodanie w zdaniu drugim definicji osi odwodnienia. Brak definicji powodował wątpliwości interpretacyjne.

Zmiany w § 150 i 151 oraz w załączniku nr 2 i 3 wprowadzono w szczególności na podstawie opracowania wykonanego na zlecenie ministra właściwego ds. transportu przez konsorcjum PROMOST CONSULTING T. Siwowski oraz Politechniki Rzeszowskiej, pt. „Wytyczne projektowania obciążeń drogowych obiektów mostowych wg Eurokodów w celu zastąpienia wymagań opartych na normie PN-85/S-10030” (2016 r.) oraz aneksu do

tego opracowania z 2017 r. Polska jako kraj członkowski Unii Europejskiej była zobowiązana do wprowadzenia w życie od dnia 1 kwietnia 2010 r. tzw. Eurokodów, tj. norm europejskich do projektowania konstrukcji budowlanych. Z tym dniem dotychczasowe polskie normy PN-B lub PN-S zostały wycofane na rzecz nowych norm (PN-EN), będących polskimi tłumaczeniami Eurokodów. W założeniu Eurokody mają zunifikować przepisy projektowe w ramach całej Unii Europejskiej. Różnice w projektowaniu konstrukcji wynikające z odmiennych warunków geograficznych, geologicznych, klimatycznych, a także różnych wymagań formalnych wznoszenia obiektów w poszczególnych państwach Unii Europejskiej, stworzyły potrzebę uwzględnienia tych uwarunkowań w europejskich normach projektowania. Uczyniono to poprzez wskazanie konkretnych punktów w Eurokodach (tzw. NDP – *Nationally Determined Parameters*, łącznie 1 500 w całym zestawie), w których za pośrednictwem postanowień krajowych zapisanych w tzw. Załącznikach Krajowych, mogą dostosować ustalone zapisy normowe. W przypadku braku zmian w stosunku do wielkości zalecanych w Eurokodzie, w Załączniku Krajowym jest publikowana informacja, że w odpowiednich punktach przyjęto wartości NDP zgodne ze wskazaniami normy. Jeśli w danej części Eurokodów nie ma żadnych parametrów do określenia na poziomie krajowym lub jeżeli dana część jest nieistotna dla państwa wprowadzającego normę (w Polsce np. Eurokod 8), Załącznik Krajowy nie jest konieczny. Brak Załącznika Krajowego i brak informacji, że w występujących w normie NDP należy stosować wartości zalecane, oznacza, iż przyjęcie uzasadnionych wartości NDP jest zadaniem projektanta. Podstawową normą do projektowania obiektów mostowych wg Eurokodów jest norma PN-EN 1991-2, opisująca obciążenia ruchome mostów. Europejska Komisja Normalizacyjna określiła potrzebę uwzględnienia uwarunkowań krajowych w tej normie w ponad 90 przypadkach. Załącznik Krajowy (jeżeli jest wprowadzony) powinien zatem zawierać około 90 parametrów określonych na poziomie krajowym (NDP), dostosowujących wartości podane w tej normie europejskiej do realiów krajowych. Są to parametry określające zarówno sprawy dość błahe (np. wysokość krawężników), jak i sprawy fundamentalne (np. wartości obciążeń ruchomych mostów). Polski Komitet Normalizacyjny opublikował informację, że w odpowiednich punktach PN-EN 1991-2 przyjęto NDP zgodne ze wskazaniami normy oryginalnej. Praktycznie oznacza to, że wszystkie NDP podane w przedmowie do EN 1991-2 zostały przyjęte bez zmian i stanowią Załącznik Krajowy do polskiej normy PN-EN 1991-2. Zatem Polska Norma PN-EN 1991-2 ma formalnie Załącznik Krajowy oraz jest kompletna z punktu widzenia celu, któremu ma służyć. Jednakże w Polsce istnieje do dzisiaj formalne utrudnienie

w stosowaniu tej normy, a co za tym idzie – całego zestawu Eurokodów, do projektowania drogowych obiektów inżynierskich, w postaci nowelizowanego rozporządzenia, które nie zostało dotychczas dostosowane do nowego systemu norm europejskich. W tym rozporządzeniu znajduje się kilkadziesiąt powołań na Polskie Normy, w tym tylko jedno jest datowanym powołaniem wyłącznym na normę wycofaną PN-S-10030:1985. Przepis ten ustala precyzyjnie klasę obciążenia taborem samochodowym, która powinna być przyjmowana w projektowaniu obiektów mostowych. Ze względu na podstawowe znaczenie tego przepisu w projektowaniu mostów drogowych, przyjęcie klasy obciążenia taborem samochodowym na podstawie wycofanej normy krajowej, determinuje konieczność stosowania pozostałych norm, należących do tego samego systemu, tzn. krajowych norm wycofanych (a nie Eurokodów). Wprawdzie status normy wycofanej nie oznacza jej unieważnienia, ani zakazu stosowania, to jednak projektowanie mostów drogowych na podstawie norm wycofanych (nieaktualnych) może stać w sprzeczności z prawem. Mając na uwadze powyższe w załączniku nr 2 zaproponowano nowe klasy obciążeń taborem samochodowym drogowych obiektów inżynierskich zależne od klasy drogi oraz współczynniki dostosowawcze dla modelu LM-1 dla poszczególnych klas obciążenia taborem samochodowym, wynikające z ww. opracowania. Tym samym, po nowelizacji, projektowanie drogowych obiektów inżynierskich odbywać się będzie na podstawie opisanej powyżej PN-EN1991-2. Szczegółowe uzasadnienie przyjętych klas i współczynników zawarte jest w ww. opracowaniu, dostępnym na stronie [bip.mib.gov.pl](http://bip.mib.gov.pl) w zakładce „Wzorce i standardy”. Dodatkowo w projekcie zaktualizowano obecne regulacje, dostosowując je do obowiązującej umowy standaryzacyjnej NATO – STANAG 2021.

Poprzez uchylenie pkt 3 w ust. 1 w § 162 umożliwione zostaje stosowanie elementów prefabrykowanych w korpusach podpór. Zastosowanie elementów prefabrykowanych wykonanych w wytwórniach powinno korzystnie wpłynąć na szybkość budowy obiektów, a przez to zmniejszyć, towarzyszące budowie, utrudnienia dla użytkowników np. przy realizacji obiektu na istniejącej sieci. Jednocześnie, w związku z możliwością lepszej niż na budowie kontroli warunków wytwarzania i dojrzewania betonu, nie powinno wpłynąć negatywnie na trwałość tych elementów.

Przepisy zawarte w § 163-167 dostosowano do obowiązujących norm oraz wiedzy technicznej i technologicznej, która uległa zmianie na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat. Zmodyfikowano przepisy dotyczące wymagań odnośnie do betonu w konstrukcjach

drogowych obiektów inżynierskich, zgodnie z aktualną normą PN-EN 206+A1:2016-12 (wraz z całym pakietem norm dotyczących cementów i kruszywa), opublikowanej po wejściu w życie rozporządzenia. Norma ta wraz z krajowym uzupełnieniem określa klasy ekspozycji betonu związane z oddziaływaniem środowiska oraz stawia wymagania odnośnie do składu i niektórych właściwości betonu, jaki dla danej klasy ekspozycji (w danym środowisku) powinien być stosowany, aby zapewnić odpowiednią trwałość wykonanego z niego elementu. Właściwości betonu, dla których w zależności od klasy ekspozycji norma nie podaje wymaganych wartości granicznych (minimalnych bądź maksymalnych) zostały ujęte w rozporządzeniu. Dotyczy to odporności na penetrację wody, która zastąpiła wodoszczelność. Jako parametr, pominięty w nowej normie, ale niezwykle istotny ze względu na trwałość konstrukcji, pozostawiono mrozoodporność w rozumieniu i badaną zgodnie z normą PN-B-06250:1988, która została zastąpiona normą PN-EN 206:2014-04. W związku z powyższym wyeliminowane zostały, z nielicznymi wyjątkami, wszystkie przepisy szczegółowo określające wymagania odnośnie do składników betonu. Podano jedynie jakie czynniki należy uwzględnić przy ich doborze – warunkiem podstawowym pozostają badania betonu potwierdzające jego przydatność do danych zastosowań. Ponadto do aktualnych norm dostosowane zostało oznaczenie klasy wytrzymałości betonu oraz słownictwo np. nazwy domieszek i dodatków.

W § 168 w ust. 1 z pkt 1 usunięto ostatnią część przepisu „zwłaszcza w środowisku o średnim lub silnym stopniu agresywności”, jako że nazwy te nie są w pełni zgodne z obecnie zdefiniowanymi klasami ekspozycji, a nie stanowiły zamkniętego zbioru warunków, który wymagałby jednoznacznego zastąpienia.

W § 170 w pkt. 1 brzmienie lit. a dostosowano jedynie do słownictwa używanego w ww. normie.

Przepis zawarty w § 178 w ust. 5 uzupełniono o stosowane powszechnie powłoki metalizacyjno-malarskie oraz wskazano na możliwość doboru grubości zgodnie z Polskimi Normami, w zależności od oczekiwanej trwałości i oddziaływania środowiska w jakim będą pracowały. Przy czym, w związku z faktem, że istnieją dwie normy dotyczące grubości powłok metalowych natryskiwanych cieplnie cynkowych i aluminiowych: PN-H-04684 i PN-EN 22063, a podane w nich wymagania dotyczące grubości powłok są różne (w normie PN-EN 22063 są mniejsze niż w normie PN-H-04684), określono minimalne grubości powłok w tych przypadkach.

Proponuje się uchylenie § 215, 217 i 218 regulujących w sposób zbyt szczegółowy wymagania w zakresie przygotowania podłoża pod izolację. Tego typu kwestie związane są ściśle z technologią aplikowania izolacji, która przy obecnie dostępnych materiałach może być różna. Zdecydowano się pozostawić wymaganie w zakresie minimalnej wytrzymałości na odrywanie, jako parametr niezbędny, nieznacznie go modyfikując i przenosząc do § 214 ust. 2 pkt 8.

W § 226 w ust. 1 wykreślono odniesienie do 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. z 2016 r. poz. 124), w zakresie określania grubości warstw nawierzchni. Po nowelizacji ww. rozporządzenia, która weszła w życie w dniu 25 marca 2015 r., kwestie te nie są w nim uregulowane (uchylono m. in. załącznik nr 5 „Projektowanie konstrukcji nawierzchni dróg”). Jednocześnie warunek zachowania co najmniej dwóch warstw konstrukcji nawierzchni na drogowych obiektach inżynierskich pozostawiono wyłącznie dla nawierzchni asfaltowych, gdyż w przypadku nawierzchni betonowych istnieją rozwiązania, pozwalające na zaprojektowanie jednej szczelnej warstwy.

W § 230 w ust. 1 dostosowano jedynie nazewnictwo do zastosowanego w § 164.

W § 248, w związku z rozwojem technologii wykonywania elementów systemów odwodnienia, rozszerzony został wachlarz materiałów, z jakich mogą być one wykonywane. Na rynku dostępne są produkty wykonywane z tworzyw sztucznych, które posiadają podobne parametry techniczne do produktów wykonanych z żeliwa, przy jednocześnie niższych kosztach jednostkowych. Nie ma więc uzasadnienia, aby ograniczać ich stosowanie na drogowych obiektach inżynierskich.

W § 262 w ust. 2 wykreślone zostały minimalne długości barier dla danych klas dróg i danej lokalizacji w przekroju drogowym. Podane w wykreślonym przepisie wartości pozostały po zmianie rozporządzenia wprowadzającej normę zharmonizowaną PN-EN 1317, jako przepis niesprzeczny, jednak nie mający wpływu na podnoszenie bezpieczeństwa, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że długość przebadanych systemów ma ten sam rząd wielkości co podane minimalne wymagane długości. Jest to więc przepis zbędny.

Zmiany w § 281 ust. 1 wymuszone są licznymi wątpliwościami interpretacyjnymi związanymi z obecnym brzmieniem przepisów. Przepisy rozporządzenia nie określają, co rozumie się pod pojęciem „wykonania z materiałów trudno zapalnych”. Natomiast odnosząc

się do stopnia palności materiałów, z których wykonane jest drogowe urządzenie przeciwhałasowe, nie odnoszą się jednocześnie do takiego urządzenia jako całości, tworzącej wyrób budowlany. Badanie drogowych urządzeń przeciwhałasowych (jako wyrobów budowlanych) na odporność na pożar zarośli, przeprowadzane zgodnie z normą PN-EN 1794-2:2011, ograniczone jest do konkretnego przypadku i nie może mieć zastosowania do tych urządzeń umieszczanych na obiektach. Dotyczy bowiem urządzeń o prostej konstrukcji (nietworzących tuneli ani nieprzekrywających częściowo drogi) i zlokalizowanych na poboczu tej drogi. W wyniku rozbieżności pomiędzy zarządcami dróg publicznych, producentami tych urządzeń oraz Państwową Strażą Pożarną zdecydowano się jednoznacznie określić wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego, stawiane drogowym urządzeniom przeciwhałasowym. Wymagania te, w przypadku urządzeń umieszczanych na obiektach, dotyczą klasy reakcji na ogień, określonej zgodnie z metodyką przyjętą w normie PN-EN 13501-1+A1:2010, a poziomy wymagań oparto m. in. na projekcie normy prPN-prEN 1794-3E.

Z kolei zmiany w § 280, § 281 ust. 2, § 282 i § 284 mają na celu jedynie zastąpienie pojęcia ekran akustyczny pojęciem szerszym, tj. drogowym urządzeniem przeciwhałasowym, aby uniknąć rozbieżności w nomenklaturze przepisów techniczno-budowlanych i Polskich Norm.

Zmiany wprowadzone w § 285 mają na celu jednoznaczne odróżnienie osłon przeciwołśnieniowych, związanych z funkcją ekologiczną obiektu inżynierskiego, od osłon przeznaczonych dla ochrony przed olśnieniem innych uczestników ruchu drogowego. Zapisy z decyzji środowiskowych w zakresie konieczności stosowania osłon przeciwołśnieniowych na przejściach dla zwierząt w konfrontacji z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, prowadzą do sytuacji, w której rozwiązania stosowane jako osłony przeciwołśnieniowe na drodze, stosuje się na drogowych obiektach inżynierskich pełniących funkcje ekologiczne. Takie podejście powoduje, że osłony te nie spełniają swojej funkcji w zakresie ochrony zwierząt przed oddziaływaniem światła drogowego.

Nowelizacja § 295 ma na celu złagodzenie wymagań dotyczących stosowania systemów wentylacji w tunelach drogowych poprzez zwiększenie długości obiektów, w których wymagany jest mniej skomplikowany system wentylacji. Wymagania te są zgodne z dyrektywą 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.

w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z dnia 30 kwietnia 2004 r., z późn. zm.). Dotychczasowe regulacje rozporządzenia zawierały wymagania na bardzo wysokim poziomie nie wykorzystując możliwości ich obniżenia w połączeniu z analizą ryzyka, o której mowa w ustawie o drogach publicznych. Jednocześnie w nowym ust. 2a określono minimalną prędkość przepływu powietrza w tunelu z wentylacją wzdłużną, jako rozwiązanie mające zapewnić jej prawidłowe funkcjonowanie.

W § 298 uszczegółowiono brzmienie ust. 2. Dotychczasowe regulacje nakazywały lokalizację znaków wysokościowych dokładnie nad konkretnymi punktami konstrukcji obiektu. Ze względów czysto technicznych jest to niewykonalne, np. gdy oś dźwigara wypada pod jezdnią. Wówczas nie jest możliwe zlokalizowanie na niej znaku pomiarowego, natomiast jest możliwe zlokalizowanie takiego znaku na wyniesionym poboczu w pobliżu osi dźwigara. Jednocześnie doprecyzowano, że część wspólna przepisu dotyczy wyłącznie pkt 3 w ust. 2, a nie całego ust. 2.

W § 318, w związku z licznymi wątpliwościami interpretacyjnymi po stronie zarządców drogowych obiektów inżynierskich, Państwowej Straży Pożarnej, administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego oraz braku jednoznacznej wykładni przepisu, zdecydowano się uszczegółwić występujące w nim pojęcia „trudno zapalne”, „niepalne”. Zgodnie z propozycją kwestie te uregulowano w odniesieniu do klasy reakcji na ogień, określonej zgodnie z metodyką przyjętą w normie PN-EN 13501-1+A1:2010. Przyjęte parametry mają na celu zapewnienie niezbędnego poziomu bezpieczeństwa pożarowego drogowych obiektów inżynierskich.

Powód nowelizacji brzmienia § 319 ust. 3 jest analogiczny jak w przypadku § 318. Z kolei w ust. 4 określono dodatkowy warunek umożliwiający inne wykorzystanie przestrzeni pod obiektami, niż na garażowanie samochodów osobowych. Ostatnie doświadczenia z obiektami mostowymi pokazały, że niewłaściwe użytkowanie przestrzeni pod obiektem może przyczynić się do powstania pożaru. Wskazano, że oprócz zarządcy obiektu, należy uzyskać zgodę właściwego miejscowo komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej (dotychczas powiatowego), dysponującego odpowiednim zasobem kadrowym do oceny zagrożeń, przy czym same zgody muszą być poprzedzone analizą w zakresie bezpieczeństwa pożarowego, w szczególności w odniesieniu do konstrukcji obiektu. Bez zmian pozostaje wymóg zapewnienia warunków ewakuacji i dróg dojazdowych dla służb

ratowniczych. Zmiany w ust. 7 wynikają z braku funkcjonalności obowiązującego przepisu. Jak wskazuje doświadczenie służb ratowniczych, w przypadku kanałów, w których umieszczono kable, o wiele bardziej funkcjonalne jest rozwiązanie w postaci półstałych lub stałych urządzeń gaśniczych. W pozostałych przypadkach parametry oraz odstępstwa pomiędzy dojściami do kanałów i pomostów, na których umieszczono infrastrukturę techniczną, należy uzgadniać z właściwym miejscowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej. Zrezygnowano w ten sposób ze sztywnych regulacji wyrażonych liczbowo, na rzecz bardziej elastycznych regulacji uzależnionych od zastosowanych materiałów i rozwiązań projektowych.

W § 320 określono jednoznacznie wymagania w zakresie odporności ogniowej przewodów i kabli umieszczanych na obiektach inżynierskich, odstępując od ogólnego wymagania określonego jako „cecha nierozprzestrzeniania ognia” na rzecz konkretnych klas reakcji na ogień, wyznaczonych na podstawie metodyki określonej w PN-EN 13501-6:2014-04.

Zmiana w § 321 ma na celu złagodzenie wygórowanych wymagań w zakresie odporności ogniowej tunelu. Jak pokazują doświadczenia służb ratowniczych oraz specjalistów z zakresu pożarnictwa utrzymywanie wymagania w zakresie nośności ogniowej na poziomie R240 nie jest uzasadnione w praktyce. Na wzór rozwiązań stosowanych w innych krajach proponuje się jej obniżenie do R120. Jednocześnie proponuje się odnieść wymaganie wyłącznie do konstrukcji nośnej tunelu, a nie całego obiektu. Rozróżnienie wymagań w ust. 2 i 3 wynika z rodzaju pojazdów, jakie poruszają się w tunelu. Dla pojazdów silnikowych należy przyjąć odmienną od standardowej krzywą temperatura-czas, którą opisano w tabeli. Ustęp 4 pozostaje bez zmian. W ustępie 5 określono, że tunelach wielonawowych ściany lub stropy oddzielające poszczególne nawy od siebie muszą dodatkowo zapewniać szczelność (E) i izolacyjność (I) ogniową, ustalaną odpowiednio dla przyjętej nośności ogniowej (R). Dodatkowym zabezpieczeniem użytkowników i służb ratunkowych w tunelach przeznaczonych dla pojazdów silnikowych jest stosowanie takich materiałów w betonowych elementach konstrukcyjnych, aby nie zachodziło zjawisko eksplozyjnego odpryskiwania betonu.

W celu zwiększenia czytelności przepisów z § 321 wydzielono wymagania w zakresie zasilania w energię elektryczną (do nowego § 321a) oraz w zakresie systemów wentylacji (do nowego § 321b), wprowadzając jedynie drobne poprawki redakcyjne.



Zmiany w § 322b mają jedynie charakter dostosowujący oznaczenie wymaganego poziomu odporności ogniowej drzwi przeciwpożarowych do oznaczeń użytych w Polskiej Normie.

Powód nowelizacji brzmienia § 324 ust. 1 jest analogiczny jak w przypadku § 318 i § 319 ust. 3.

W § 2 projektu rozporządzenia, w celu ochrony inwestorów przed żądaniem odszkodowawczymi wykonawców i w celu uniknięcia problemów z realizacją inwestycji, przewidziano przepis przejściowy, w którym określono, że w przypadku wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo, stosuje się przepisy w dotychczasowym brzmieniu.

Podobnie, w § 3 projektu rozporządzenia, określono że w przypadku, gdy inwestor wystąpił do organu administracji architektoniczno-budowlanej o wydanie odpowiednich decyzji lub dokonał zgłoszenia w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo budowlane, stosuje się dotychczasowe przepisy rozporządzenia.

Jednocześnie w § 4 projektu rozporządzenia przewidziano zwykły okres *vacatio legis*, tj. 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem nowo określonych wymagań dla urządzeń przeciwhałasowych (§ 281 rozporządzenia zmienianego). Zgodnie z propozycją producenci lub dystrybutorzy tych urządzeń będą mieli czas na dostosowanie swojej oferty do wymagań zawartych w projekcie w ciągu 12 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia. Okresy przejściowe przyjęto w oparciu o fakt, iż większość producentów posiada w swojej ofercie produkty spełniające wymagania zawarte w projekcie, gdyż dotyczą one powszechnych wymagań zawartych w obowiązujących normach.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowy projekt zawiera przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 i z 2004 r. poz. 597), podlega on notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega konieczności przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej, o których mowa w § 39 uchwały Nr 190 Rady Ministrów

z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów w (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204 oraz z 2018 r. poz. 114 i 278).

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na działalność mikroprzedsiębiorców, a także małych i średnich przedsiębiorców.

Przedmiotowy projekt, stosownie do art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów oraz stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów, z chwilą skierowania do uzgodnień, został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu:</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące:</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu:</b> Marek Chodkiewicz, Podsekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Grzegorz Kuczaj, Departament Dróg Publicznych, tel. (22) 630 17 00, e-mail: grzegorz.kuczaj@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia:</b> 24 kwietnia 2018 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Delegacja ustawowa</p> <p><b>Nr w wykazie prac:</b> 206</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Ministerstwo Infrastruktury przystąpiło do opracowania zupełnie nowej struktury przepisów techniczno-budowlanych, które docelowo zastąpią przepisy nowelizowanego rozporządzenia. Niemniej jednak, do tego czasu, w związku ze wzrostem liczby inwestycji realizowanych na drogowych obiektach inżynierskich oraz ujawniających się w toku prowadzonych postępowań nieścisłości i niedoskonałości obowiązujących przepisów prawa, zawartych w szczególności w niniejszym rozporządzeniu, a mogących mieć negatywny wpływ na realizację tych inwestycji, zaszła pilna potrzeba jego nowelizacji.

Projekt rozporządzenia łączy w sobie kilka grup regulacji, których celem jest w szczególności rozwiązanie następujących problemów: wydłużającego się w czasie i skomplikowanego procesu realizacji inwestycji na drogowych obiektach inżynierskich, nieprecyzyjności i nadinterpretacji obowiązujących przepisów, konieczności zweryfikowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa pożarowego drogowych obiektów inżynierskich, występowania błędów logicznych w przepisach rozporządzenia, dezaktualizacji wymagań dot. betonu w konstrukcjach drogowych obiektów inżynierskich oraz dot. zasad i parametrów projektowania obiektów na dopuszczalne obciążenia ruchome.

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

Biorąc pod uwagę informacje przedstawione w pkt 1, należy jednoznacznie podkreślić, iż procedowany projekt nowelizacji rozporządzenia zawiera w sobie przede wszystkim korekty, doprecyzowania i uszczegółowienia obowiązujących przepisów. Nie jest więc celem podstawowym nowelizacji wprowadzanie nowych rozwiązań i warunków, a usunięcie niejasności i nieprawidłowości w już obowiązujących przepisach oraz dostosowanie ich do funkcjonujących dokumentów technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem Polskich Norm.

Proponowane zmiany wynikają przede wszystkim z doświadczeń zarządców drogowych obiektów inżynierskich, wykonawców robót budowlanych, organów administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, ale także m. in. ze współpracy resortu ze służbami podległymi Komendantowi Głównemu Państwowej Straży Pożarnej. Istotny wpływ na przedstawione propozycje miały doświadczenia resortu właściwego ds. transportu w rozpatrywaniu wniosków o dofinansowanie inwestycji w zakresie drogowych obiektów inżynierskich z rezerwy subwencji ogólnej. Dużą grupę propozycji oparto także na doświadczeniach resortu wynikających z rozpatrywania wniosków o upoważnienia do udzielania zgody na odstępstwo od przepisów nowelizowanego rozporządzenia

W projekcie rozporządzenia zawarto regulacje mające na celu zastąpienie niejednoznacznych sformułowań w sposób niepozostawiający wątpliwości co do znaczenia i zastosowania wymagań zawartych w przepisach. Ponadto przewidziano rozwiązania ułatwiające realizację inwestycji drogowych (np. wyłączenie stosowania wybranych przepisów dla obiektów objętych ochroną na podstawie przepisów o ochronie i opiece nad zabytkami). Jednocześnie z rozporządzenia usunięto błędy logiczne i przepisy pozostające w sprzeczności z zasadami techniki prawodawczej. We współpracy ze służbami Państwowej Straży Pożarnej określono nowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego drogowych obiektów inżynierskich, w tym dla drogowych urządzeń przeciwhałasowych oraz tuneli. Odpowiadając m. in. na sygnały zgłaszane przez przedstawicieli producentów cementów i betonów zweryfikowano i zaktualizowano wymagania dotyczące stosowania odpowiednich rodzajów cementów i betonów, dostosowując je do aktualnej wiedzy zawartej w Polskich Normach. Zastąpiono również zdezaktualizowany system projektowania obiektów na obciążenia ruchome aktualnym systemem opartym na Eurokodach.

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

W większość państw istnieją regulacje dotyczące warunków projektowania i budowy drogowych obiektów





### 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 elektroniczności.

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