

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych</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> Rafał Weber – Sekretarz Stanu w MI</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Grzegorz Kuczaj – Naczelnik Wydziału Warunków Technicznych w Departamencie Dróg Publicznych MI (tel.: +48 22 630 17 00; e-mail: grzegorz.kuczaj@mi.gov.pl)</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 16.06.2021 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> 135</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062) z dniem 20 września 2022 r. tracą moc obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w obszarze drogownictwa:

- rozporządzenie 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, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z późn. zm.).

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej. Przepisy techniczno-budowlane, w tym warunki techniczne jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, oraz warunki techniczne użytkowania dróg, określa minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa.

Projekt rozporządzenia stanowi więc wypełnienie delegacji ustawowej, zawartej w art. 7 ustawy – Prawo budowlane, dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania regulacji określających warunki techniczne budowy, przebudowy i użytkowania dróg, w celu zastąpienia uchylanych przepisów techniczno-budowlanych.

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

Nowe przepisy techniczno-budowlane (PTB) dotyczące dróg zawarto w jednym rozporządzeniu zamiast obowiązujących trzech. Projektowane regulacje mają charakter ogólnych wymagań funkcjonalno-technicznych, tym samym nie zawierają szczegółów technologicznych i materiałowych, jak miało to miejsce dotychczas. Wymagania zawarte w nowym rozporządzeniu gwarantują co najmniej spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych, a więc stanowią zwięzły zbiór najważniejszych warunków i celów, których osiągnięcie jest bezwzględnie niezbędne, aby obiekt budowlany mógł zostać oddany do użytkowania i pełnić swoje funkcje.

Wymagania zawarte w rozporządzeniu zostaną uszczegółowione (dookreślone, wyjaśnione) we wzorcach i standardach (WiS) rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu. W WiS wskazane zostaną także metody, parametry, opisy procedur, technik i podejścia metodycznego, oraz zaproponowane typowe (powtarzalne) rozwiązania projektowe, instrukcje postępowania itd. Tym samym WiS będą zawierać rekomendowane, ale nie wykluczające innych, metody i parametry pozwalające na spełnienie wymagań zawartych w nowych PTB.

Minister właściwy do spraw transportu (obecnie jest to Minister Infrastruktury) może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy (WiS) dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg – na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). WiS są przeznaczone do dobrowolnego stosowania. Oznacza to, że nie stanowią one obligatoryjnych przepisów techniczno-budowlanych (PTB) w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane oraz że nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej. Tym samym zaprojektowanie drogi lub mostu zgodnie z wytycznymi określonymi w WiS nie powoduje automatycznie spełnienia obowiązków wynikających z ustawy – Prawo budowlane. Natomiast w WiS można będzie znaleźć rekomendowaną metodę spełnienia obligatoryjnych wymagań funkcjonalno-technicznych określonych w PTB. Nie będzie to jednak jedyne możliwe do zastosowania rozwiązanie. Jeśli projektant uzna, że inne rozwiązanie gwarantuje spełnienie wymagań określonych w PTB, będzie mógł je zastosować. Bowiem, zarówno w pierwszym jak i w drugim przypadku, odpowiedzialność za przyjęte rozwiązania ponosi projektant.

WiS stanowią więc część szeroko rozumianej wiedzy technicznej w drogownictwie, tzn. stanowią zbiór zasad, wytycznych, wzorów i standardów, opracowanych przez najlepszych specjalistów z danej dziedziny, zalecanych do stosowania przy projektowaniu, wykonywaniu i utrzymywaniu dróg publicznych.

Rozporządzenie Ministra, uzupełnione serią wzorców i standardów rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, będzie stanowiło podstawę nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie. Pozwoli to na szybkie reagowanie na zmiany, zarówno w podejściu do projektowania, wynikające m. in. z konieczności podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak i rozwoju nowych technologii w budownictwie.

Jednocześnie nowy system wymagań technicznych przewiduje zmianę podejścia w ich formułowaniu: dotychczasowy system narzucania wymagań przez ministra zostaje zastąpiony systemem, w którym główną rolę przy tworzeniu wymagań i dobrych praktyk odgrywają osoby pełniące samodzielne funkcje w budownictwie, podmioty naukowo-badawcze oraz podmioty branżowe, a w szczególności zarządcy dróg publicznych i wykonawcy tych dróg. Oczekuje się, że dobre praktyki, na podstawie których określono regulacje w rozporządzeniu, przyczynią się do podniesienia jakości projektowanych dróg w Polsce.

W projekcie rozporządzenia określono warunki techniczne użytkowania dróg, które dotychczas, w wąskim zakresie, zawierało jedynie dotychczasowe rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, bowiem wraz z rozwojem sieci drogowej, jaki ma miejsce w ostatnich kilkunastu latach, większy nacisk należy położyć na kwestie prawidłowego i optymalnego użytkowania dróg, w sposób zapewniających racjonalne wydatkowanie środków publicznych i gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania.

W związku z opracowaniem nowego rozporządzenia zostaną podjęte działania, mające na celu uchylenie delegacji zawartej w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.), na podstawie której wydane było dotychczasowe rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

W przedmiotowym zakresie przeprowadzona została analiza skutkująca stwierdzeniem, że osiągnięcie zamierzonego celu jest możliwe jedynie poprzez proces legislacyjny projektowanego rozporządzenia.

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

W większości państw istnieją regulacje dotyczące warunków projektowania i budowy dróg. W zależności od przyjętego systemu stanowią one przepisy prawa lub regulacje wydawane przez zarządców tych dróg albo podmioty branżowe. Podobne systemy, jak zaproponowane w rozporządzeniu, funkcjonują m. in. w Niemczech, gdzie za opracowywanie wytycznych odpowiada Federalny Instytut Drogownictwa (BASt). W ostatnim czasie duży krok w zakresie wydawania podobnych regulacji uczyniły Słowacja i Czechy, w których przez właściwego ministra wydawane są zarówno przepisy prawa jak i wytyczne techniczne. W Wielkiej Brytanii od wielu lat z kolei funkcjonuje system wymagań technicznych pod szyldem The Design Manual for Roads and Bridges (DMRB).

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
minister właściwy do spraw transportu	1		zmniejszenie liczby wniosków o upoważnienie do udzielania zgody na odstępstwo od przepisów rozporządzenia; zmniejszenie liczby zapytań interpretacyjnych
zarządcy dróg publicznych	2 808		skrócenie czasu realizacji inwestycji drogowych
projektanci z uprawnieniami w specjalności drogowej i mostowej	brak danych		zwiększenie czytelności i jednoznaczności przepisów przy tworzeniu projektów budowlanych
organy administracji architektoniczno-budowlanej	397		zmniejszenie liczby wniosków o udzielenie zgody na odstępstwo, skrócenie czasu rozpatrywania wniosków o wydanie decyzji o pozwolenie na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowych
organy nadzoru budowlanego	397		zmniejszenie liczby spraw związanych z badaniem niezgodności robót budowlanych z przepisami prawa
wykonawcy robót budowlanych	brak danych		uproszczenie zasad realizacji dróg poprzez wprowadzenie jednolitych i jednoznacznych standardów, typowych rozwiązań i najlepszych praktyk
producenci, upoważnieni przedstawiciele producentów, importerzy i sprzedawcy wyrobów budowlanych	brak danych		zwiększenie możliwości stosowania nowoczesnych wyrobów budowlanych

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

Projekt rozporządzenia został opracowany na podstawie propozycji przepisów sformułowanych w ramach przeprowadzonych na zlecenie resortu infrastruktury analiz jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich (lata 2017-2020). Wykonawcami ww. analiz były największe ośrodki politechniczne w kraju (m. in. Politechnika Krakowska, Gdańska, Warszawska, Wrocławska), Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz podmioty działające w branży projektowej i wykonawczej, reprezentowane przez uznane Autorytety z doświadczeniem zarówno teoretycznym jak i praktycznym.

Opracowanie projektowanego rozporządzenia poprzedziły konsultacje wzorców i standardów, które trwały od 29 września do 31 grudnia 2020 r. Konsultacje przeprowadzane były w formie bezpłatnych i powszechnie dostępnych webinarium, w trakcie których prezentowane były szczegółowe zapisy poszczególnych wytycznych. W konsultacjach udział wzięło prawie 3000 osób i podmiotów. Na podstawie wytycznych i uwag zgłoszonych do nich w trakcie konsultacji powstały zapisy w projekcie rozporządzenia.

Przedmiotowy projekt zostanie przedłożony do konsultacji:

- 1) Instytutowi Badawczemu Dróg i Mostów,
- 2) Instytutowi Transportu Samochodowego,
- 3) Polskiej Izbie Inżynierów Budownictwa,
- 4) Związkowi Ogólnopolskiemu Projektantów i Inżynierów,
- 5) Stowarzyszeniu Polski Kongres Drogowy,
- 6) Ogólnopolskiej Izbie Gospodarczej Drogownictwa,

- 7) Polskiemu Związkowi Pracodawców Budownictwa,
- 8) Polskiemu Stowarzyszeniu Wykonawców Nawierzchni Asfaltowych
- 9) Stowarzyszeniu Producentów Cementu,
- 10) Związkowi Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej,
- 11) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP,
- 12) Komisji Drogownictwa Miejskiego,
- 13) Krajowej Radzie Zarządców Dróg Powiatowych,
- 14) Konwentowi Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich,
- 15) spółce pod firmą Gdańsk Transport Company S. A.,
- 16) spółce pod firmą Autostrada Wielkopolska S. A.,
- 17) spółce pod firmą Autostrada Wielkopolska II S. A.,
- 18) spółce pod firmą Stalexport Autostrada Małopolska S. A.

Konsultacje będą trwały nie krócej niż 14 dni.

Projekt rozporządzenia zostanie przedłożony do zaopiniowania:

- 1) Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) Prezesowi Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów,
- 3) Generalnemu Dyrektorowi Dróg Krajowych i Autostrad,
- 4) Komisji Wspólnej 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 Nie przewiduje się wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

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

Ze względu na techniczny charakter proponowanych regulacji oraz fakt, że podobne regulacje obowiązują obecnie, przewiduje się, że wejście w życie przepisów rozporządzenia nie spowoduje zmian w kosztach realizacji inwestycji drogowych. Odnosi się to do budżetów poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, limitów określonych w ramach rządowych Programów (mi. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030, Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej na lata 2021-2024) oraz wydatków ponoszonych w ramach rezerwy subwencji ogólnej i Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg.

W związku ze znacznym ograniczeniem regulacji można jednak przypuszczać, że wydatki zarządców dróg na inwestycje drogowe będą mogły ulec zmniejszeniu, choćby dzięki możliwości stosowania alternatywnych rozwiązań technicznych.

Projektowane przepisy nie nakładają na podmioty publiczne dodatkowych bezpośrednich obligatoryjnych obciążeń finansowych. Z projektu rozporządzenia nie wynika konieczności dostosowania już istniejących obiektów budowlanych do nowych wymagań, o ile nie przewiduje ich przebudowy lub rozbudowy. Projekt rozporządzenia nie rodzi skutków finansowych, które narastają w pewnym przedziale czasu, lecz zależne są od ilości inwestycji, jakie będą realizowane.

Jednocześnie trudno oszacować długość planowanych do budowy w najbliższych latach dróg. W odniesieniu do dróg krajowych, którymi zarządza Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad (ok. 5% całej sieci drogowej), inwestycje realizowane są zgodnie z ww. Programami. Natomiast Ministerstwo Infrastruktury nie posiada informacji o planach inwestycyjnych na sieci dróg pozostałych zarządców.

Trudno jest także oszacować, jaki będzie efekt wymierny wprowadzonych zmian, gdyż dotyczyć one będą szczególnych rozwiązań projektowych, na które resort infrastruktury nie ma wpływu, ponieważ są one wynikiem decyzji projektanta działającego najczęściej na zlecenie zarządcy drogi.

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

obywateli i gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne i osoby starsze								
		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		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, a także osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, a także osoby niepełnosprawne i osoby starsze							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Projektowane regulacje będą miały pozytywny wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, co wynika przede wszystkim z faktu deregulacji znacznej części obszaru procesu inwestycyjnego, związanego w szczególności z kwestiami technologicznymi i wyrobami budowlanymi. Dotychczasowe sztywno określone wymagania prawne dla jakości robót wykonywanych przez firmy wykonawcze oraz wyrobów oferowanych przez producentów i dystrybutorów zostają przeniesione do wzorców i standardów, stanowiących dokumenty fakultatywne, które mogą być opracowywane przez te podmioty lub w ramach współpracy pomiędzy nimi a ministrem. Decyzję o stosowaniu rozwiązań lub wyrobów rekomendowanych przez ministra będzie podejmował zarządca drogi, zwiększając tym samym konkurencję pomiędzy dostawcami tych technologii lub wyrobów, a w konsekwencji wymuszając podnoszenie ich jakości.</p> <p>Projektowana regulacja nie będzie miała istotnego wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny. Niemniej jednak zagwarantuje przyspieszenie realizacji inwestycji drogowych, tym samym dostosowania infrastruktury drogowej do potrzeb różnych grup społecznych. Istotnie poprawi warunki dostępności dróg publicznych osobom ze szczególnymi potrzebami. Do przepisów prawa wprowadzono zasadę projektowania uniwersalnego oraz warunek konieczny zapewnienia dostępności dróg osobom ze szczególnymi potrzebami w całym okresie ich użytkowania. Jednocześnie uregulowane zostają kwestie stosowania systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni, wspomagające osoby z niepełnosprawnościami wzorku w poruszaniu się w przestrzeniach publicznych.</p>							
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>								
<input type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
<input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input checked="" type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input checked="" type="checkbox"/> ograniczenie regulacji dotyczących wyrobów budowlanych i technologii realizacji robót budowlanych				<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: ...				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				
<p>Komentarz:</p> <p>Projekt rozporządzenia dąży w szczególności do uelastyczenia przepisów przy jednoczesnym minimalizowaniu obciążeń, w szczególności w kontekście dokumentów wymaganych do uzyskania niezbędnych decyzji pozwalających na realizację inwestycji. Przede wszystkim przepisy rozporządzenia pozwolą na odstępstwo od długotrwałej i wymagającej wielu dokumentów procedury uzyskiwania zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych w trybie art. 9 ustawy – Prawo budowlane. Szacuje się, że dzięki wprowadzonym zmianom możliwe będzie skrócenie czasu uzyskania decyzji pozwalającej na realizację inwestycji o średnio ok. 4 miesiące, niezbędne na uzyskanie zgody na odstępstwo.</p>								
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>								
Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.								
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>								
<input checked="" type="checkbox"/> środowisko naturalne				<input type="checkbox"/> demografia		<input checked="" type="checkbox"/> informatyzacja		

<input checked="" type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	<p>W ramach projektowanego rozporządzenia kładzie się duży nacisk na projektowanie infrastruktury drogowej uwzględniającej konieczność ochrony środowiska naturalnego, zmniejszanie zużycia energii oraz wykorzystania materiałów i wyrobów pochodzących z recyklingu lub lokalnych źródeł, w celu ograniczenia ich transportu.</p> <p>Nowe rozporządzenie powinno pozytywnie wpłynąć na sytuację i rozwój regionalny, zwiększając katalog możliwych rozwiązań projektowych, np. w zakresie projektowania ulic, stanowiących miejsce aktywności lokalnych społeczności, umożliwiających obsługę nieruchomości na lub w których prowadzona jest działalność gospodarcza lub publiczna oraz kreowania nowych, atrakcyjnych gospodarczo przestrzeni publicznych.</p> <p>Przepisy projektowanego rozporządzenia są opracowywane w sposób umożliwiający ich powiązanie w przyszłości z technologią Building Information Modeling (BIM).</p>	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Wykonanie przepisów projektowanego rozporządzenia zależne będzie od realizacji zadań związanych z budową lub przebudową dróg publicznych.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Nie przewiduje się przeprowadzenia ewaluacji projektu.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Brak		