

XIV Międzynarodowa Konferencja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

GAMBIT 2023

NOWA DEKADA - NOWE DZIAŁANIA - NOWE TECHNOLOGIE

Politechnika Gdańska, 29-31 maja 2023



PATRONAT HONOROWY



ORGANIZATORZY WARSZTATÓW



**XIV Międzynarodowe Konferencja
Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
GAMBIT 2023**

Nowa Dekada – Nowe Działania – Nowe Technologie

Politechnika Gdańska, 29-31 maj 2023

**ZNAKI DROGOWE I URZĄDZENIA BRD NA STYKU PRAWA
BUDOWLANEGO I PRAWA O RUCHU DROGOWYM
– KONIECZNOŚĆ HARMONIZACJI**

Wspólna jest odpowiedzialność by droga bezpieczna i wszystkich nas działalność w tym względzie konieczna!

Redukcja potencjalnego zagrożenia powodowanego urządzeniami drogowymi usytuowanymi w pobliżu pasa ruchu

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Otoczenie drogi jako „wybaczące” błędy kierowcy w europejskich programach badawczych oraz programach poprawy brd.

PROGRAMY I PROJEKTY BRD SPÓJNE Z PROGRAMEM GAMBIT W VI DZIAŁANIU.

- UE – REISER „Roadside Infrastructure for Safer European Roads”
- UE – RANKEER „Ranking for European Roads Safety”
- USA – AASHTO Roadside Design Guide
- Wielka Brytania – USE OF PASSIVELY SAFE SIGNPOSTS TO BS EN 12767
- Finlandia – VERTICAL SIGN SUPPORT WITH PASSIVE SAFETY
- Finlandia – BREAK-AWAY LIGHTING COLUMNS IN FINLAND
- Norwegia – TRAFIKSIKKERHETSUTSTYR FUNKSJONS OG MATERIALKRAV

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Zasadnicze wnioski badań wynikające z programu RISER, Autostrados 2003b

Urządzenia z cechami pasywnego bezpieczeństwa nie redukują prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku, lecz przyczyniają się do zmniejszenia ewentualnych jego skutków.

Metody kształtowania bezpiecznej infrastruktury drogowej

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Schemat działania dla rozwiązania problemu Brd (RISER)

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Rola i działania administracji drogowej w kształtowaniu przyjaznego dla kierowcy otoczenia drogi

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Potencjalne zagrożenie

Zmienne które opisują zagrożenie - Prędkość w ruchu - Krytyczna odległość od jezdni

Sposób zabezpieczenia zagrożenia w otoczeniu drogi

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Analiza przypadku.

Zasłonięta bariera drogową nie tylko zwiększyła koszt inwestycji, ale również stworzyła dodatkowe zagrożenie. Szerokość tzw. strąły ratunkowej jest wystarczająca dla w miarę bezpiecznego zatrzymania pojazdu w przypadku niekontrolowanego zjazdu z drogi

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Przykład sytuacji z której można wyciągnąć wiele wniosków na przyszłość?

Szeroka strąta ratunkowa (ok. 7m) wystarczająca do bezpiecznego wykonania manewru w przypadku niekontrolowanego zjazdu z jezdni

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Podatne etapy i podopry wg. Programu Gambit

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Klasyfikacja konstrukcji pochłaniających energię wg PN-EN

	50	70	100
Wysokość absorpcji energii (J/m²)	50	70	100
Wysokość absorpcji energii (J/m²)	50	70	100
Wysokość absorpcji energii (J/m²)	50	70	100

Zadziaław Dobczyński
WISAD

ASi - wskaźnik intensywności przyspieszenia

Poziom absorpcji	Poziom bezpieczne czasy występowania	Prędkość			
		Wymagana niska prędkość zderzenia	Prędkości testowe		
		Maksymalna wartość ASI [km/h]	Maksymalna wartość THIV [km/h]		
HE	1	1.0	27	1.4	44
HE	2	1.0	27	1.2	33
HE	3	1.0	27	1.0	27
LE	1	1.0	27	1.4	44
LE	2	1.0	27	1.2	33
LE	3	1.0	27	1.0	27
NE	1	1.0	27	1.2	33
NE	2	1.0	27	1.0	27
NE	3	0.6	11	0.6	11
NE	4	bez wymagań	bez wymagań	3	3

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Krótką charakterystykę wskaźników bezpieczeństwa w normach

ASI - wskaźnik intensywności przyspieszenia, jest uważany za wyznacznik ciężkości wypadku

THIV - Teoretyczna prędkość uderzenia głowy [km/h]

PHD - Opóźnienie głowy po zderzeniu [g]

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Częste obrażenia uczestników wypadków, a wskaźniki bezpieczeństwa urządzeń

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Wnioski

- Konieczne jest praktyczne wdrażanie i mierzenie efektów wprowadzenia do praktyki projektowania i budowy i utrzymania priorytetów Programu GAMBIT, gdyż jego cele i działania są spójne i merytorycznie uzasadnione przez szereg europejskich i światowych programów badawczych.
- Dla optymalizacji efektów stosowania nowych norm europejskich przyjętych do zbioru norm polskich konieczna jest szeroka skala szkoleniowa i prezentacja „dobrych praktyk”, oraz opracowanie wyższych doboru i projektowania urządzeń o cechach biernego bezpieczeństwa.
- W nowym podejściu do projektowania i stosowania urządzeń brd konieczne jest wdrożenie programów walidacji i analizy stosowania takich urządzeń.
- Ważne jest wskazanie konieczności wprowadzenia do procedur przetargowych dodatkowych kryteriów, jakimi są mierzalne parametry bezpieczeństwa dla urządzeń infrastruktury drogowej i ich parametry funkcjonalne.
- Stosowanie urządzeń brd z cechami biernego bezpieczeństwa w znaczący sposób przyczyniło się do zmniejszenia przede wszystkim ciężkości wypadków drogowych.

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Realia wypadków drogowych przekraczają granice wyobraźni!

Zadziaław Dobczyński
WISAD

Dla kogo i dlaczego pracujemy!

Wspólna jest odpowiedzialność by droga bezpieczna: administracji drogowej – urzędniczej i wykonawczej – przedsiębiorców – wobec uczestników ruchu drogowego!



22 038 598

obywateli posiada
aktywne prawo jazdy



21 324

wypadków drogowych
w 2022 roku



1883 - 24703

osób zginęło w wypadkach
drogowych w 2022, a 24703 zostało rannych

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji



Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji



Znaki drogowe i urządzenia BRD w tymczasowych organizacjach ruchu – obowiązek certyfikacji - ANALIZA PRAWNA

Kancelaria
Radcy Prawnego
dr Jonatan Hasiewicz

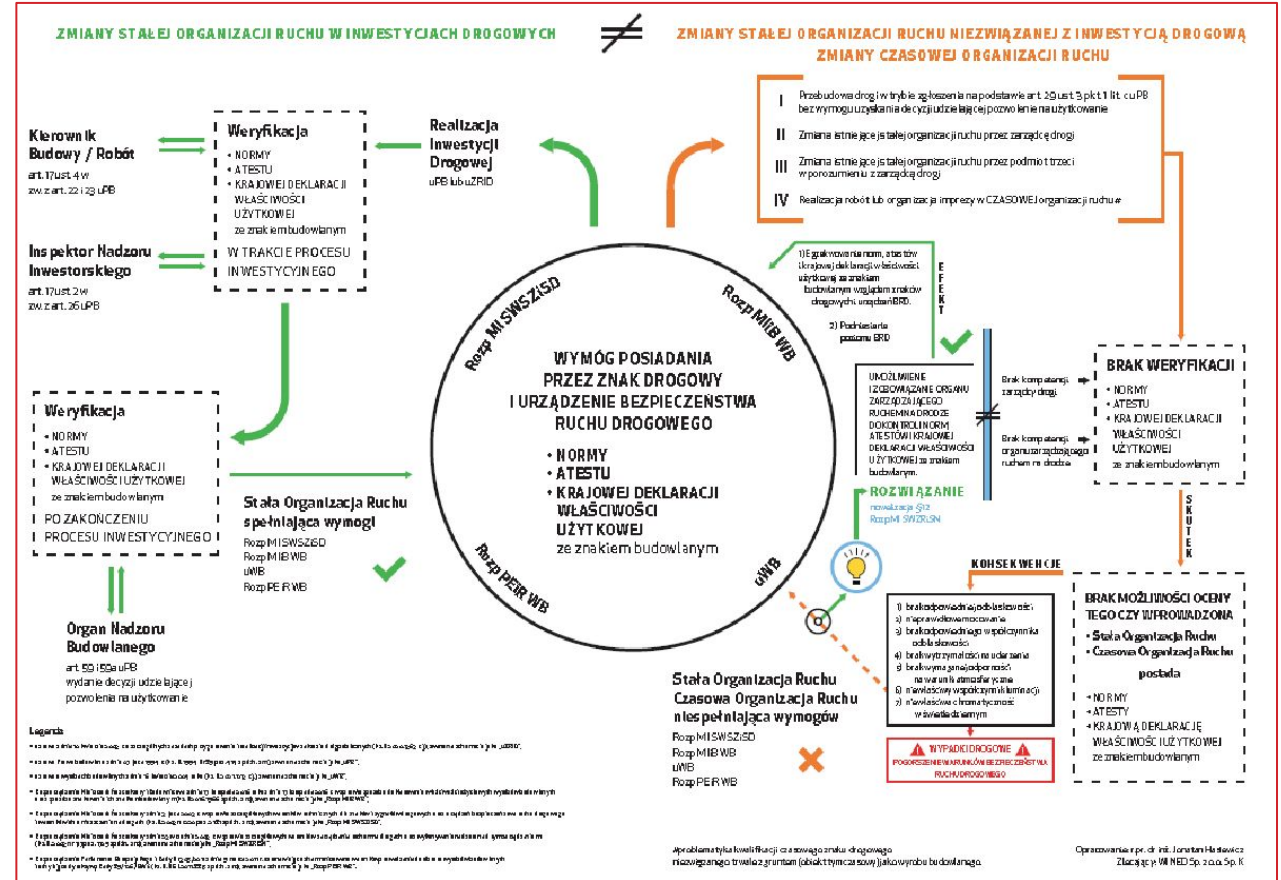
Warszawa, dnia 28 lipca 2022 r.

ANALIZA PRAWNA

z koncepcją wprowadzenia do istniejących przepisów obowiązku weryfikacji certyfikacji oznakowania drogowego przy procedurach odbiorowych oznakowania i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego

CEL: zaprezentowanie możliwości legislacyjnych związanych z wprowadzeniem do obowiązujących przepisów obowiązku weryfikacji spełnienia norm, atestów i deklaracji właściwości użytkowych/ krajowej deklaracji właściwości użytkowych dla oznakowania drogowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w procedurach odbiorowych.

Podstawa sporządzenia opracowania: Zlecenie z dnia 09 marca 2022 roku.



Istotne znaczenie ma etykieta wyrobu powiązana z deklaracją właściwości użytkowych !

WIMED®


Producent :
WIMED Sp. z o.o. Sp.k.
ul. Tarnowska 48, 33-170 Tuchów, Polska, www.wimed.pl

Niepowtarzalny kod identyfikacyjny typu wyrobu:
Stałe pionowe znaki drogowe - Trójkątne tarcze znaków z blachy stalowej ocynkowanej z profilami montażowymi.

Zamierzone zastosowanie: Stałe znaki drogowe zainstalowane na stałe w celu informowania, instruowania, ostrzegania oraz kierowania pojazdów i pieszych.

Działanie wiatru: WL3
Czasowe odkształcenie zginające: TDB4
Dynamiczne obciążenie spow. zaśnieżeniem: DSL0
Obciążenia skupione: Pionowe PL1, Poziome PL0
Częściowy wsp. bezpieczeństwa: PAF 1
Chromat. w św. dzień. oraz wsp. lum: CR1,NR1
Współczynnik odbłasku: RA2
Odporność na korozję: SP1

Nr deklaracji: 513A/CPR/2021
EN 12899-1:2007


1388
10

Informacje dodatkowe gr. 1,25 mm
Folia odbl. typ 2 (folia Oralite 5910)
Symbol znaku: A 3 , Rozmiar: 900 mm
Data produkcji : 29.09.2021 Kontrola jakości: 7
Nr zam. : ZKP/000789/2021/001/00010
Instrukcje dostępne na: www.wimed.pl/pliki-do-pobrania/



Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

Fragmety odpowiedzi MI na wystąpienie OIGD

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu
Drogowego
Znak pisma: DTD-2.4401.86.2023
Warszawa, 22 marca 2023

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wskazać, że na podstawie przepisów pkt 1 załącznika nr 4 do rozporządzenia z dnia 3 lipca 2003 r. nadrzędnym **celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze**, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych.

Na drodze można umieszczać urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzone do obrotu na zasadach określonych **w odrębnych przepisach dotyczących wyrobów budowlanych**. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego o przeznaczeniu innym niż przedstawione w niniejszym załączniku mogą być stosowane pod warunkiem, że zostały **wprowadzone do obrotu zgodnie z odrębnymi przepisami o wyrobach budowlanych** oraz zgodnie z zamierzonym zastosowaniem.

Podkreślenia wymaga, że rodzaj organizacji ruchu tj. **stała, zmienna lub czasowa nie ma wpływu na warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu wyrobu budowlanego**. Każdy znak drogowy umieszczony w organizacji ruchu **powinien spełniać wymagania wyrobu budowlanego**. Pamiętać należy, że znaki ujęte w czasowej organizacji ruchu również są trwale wbudowane w obiekty budowlane lub ich części.

Mając na uwadze powyższe, przypadku gdy, rozwiązania projektowe, w tym znaki sygnały drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowane **w stałej lub czasowej organizacji ruchu, będą trwale lub czasowo wbudowane w obiektach budowlanych lub ich częściach taki wyrób należy uznać za wyrób budowlany**.

GŁÓWNY URZĄD
NADZORU
BUDOWLANEGO
DEPARTAMENT
WYROBÓW
BUDOWLANYCH
DWB.4131.57.2023 24 04
2023 Warszawa

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

Przeznaczenie wyrobu określone jako „tymczasowe oznakowanie dróg (np. na okres prowadzonych robót drogowych)” oraz ograniczony okres jego stosowania nie muszą wykluczać spełnienia przez ten wyrób kryteriów ww. definicji wyrobu budowlanego. W przypadku tymczasowych znaków drogowych istotne, według opinii GUNB, może być zatem ustalenie, czy znaki te są przeznaczone do połączenia z obiektem (tj. z drogą) lub gruntem i w jaki sposób.

Wymaga jednakże podkreślenia, że nie wszystkie wyroby budowlane, to jest wyroby spełniające kryteria określone w powyższej definicji „wyrobu budowlanego” podlegają ww. przepisom, regulującym wprowadzanie do obrotu wyrobów budowlanych. Wymaganiom rozporządzenia Nr 305/2011, w tym obowiązkom sporządzenia deklaracji właściwości użytkowych i umieszczenia oznakowania CE podlegają bowiem wyłącznie takie wyroby budowlane, które są objęte normami zharmonizowanymi w rozumieniu tego rozporządzenia oraz te wyroby, dla których wydane zostały (na wniosek dobrowolnie złożony przez ich producenta) europejskie oceny techniczne (zob. art. 4 ust. 1, art. 8 ust. 2 rozporządzenia).

Za powyższe normy zharmonizowane, w myśl art. 17 ust. 5 rozporządzenia Nr 305/2011, należy zaś obecnie uważać normy ujęte w wykazie odniesień do norm zharmonizowanych, opublikowanym przez Komisję Europejską w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej:

Przykładem ww. normy zharmonizowanej jest norma europejska EN 12899-1:2007 *Stałe, pionowe znaki drogowe – Część 1: Znaki stałe* (wprowadzona do zbioru Polskich Norm normą PN-EN 12899-1:2010, wraz z poprawkami PN-EN 12899-1:2010/Ap1:2019-07, PN-EN 12899-1:2010/Ap2:2021-01 oraz PN-EN 12899-1:2010/Ap3:2021-05). Zgodnie z zakresem ww. normy, określonym w jej rozdziale 1, w niniejszej części 1 normy EN 12899 określono wymagania dotyczące zestawu znaków (wraz ze słupami), znaków (tablic wraz z powierzchnią czołową), tablic (bez powierzchni czołowej) i innych głównych elementów (materiałów odblaskowych, słupków oraz opraw podświetleniowych). Głównym celem stosowania stałych znaków jest instruowanie i kierowanie użytkowników dróg publicznych oraz prywatnych.

Kwestie, które w normie pominięto to (...) d) znaki tymczasowe (...).

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

Ministerstwo Infrastruktury
Departament Transportu
Drogowego
Znak pisma:
DTD-2.4401.86.2023
Warszawa, 22 marca 2023

Podkreślenia wymaga, że rodzaj organizacji ruchu tj. stała, zmienna lub czasowa nie ma wpływu na warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w odniesieniu wyrobu budowlanego. Każdy znak drogowy umieszczony w organizacji ruchu powinien spełniać wymagania wyrobu budowlanego. Pamiętać należy, że znaki ujęte w czasowej organizacji ruchu również są trwale wbudowane w obiekty budowlane lub ich części. Mając na uwadze powyższe, przypadku gdy, rozwiązania projektowe, w tym znaki sygnały drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego stosowane w stałej lub czasowej organizacji ruchu, będą trwale lub czasowo wbudowane w obiektach budowlanych lub ich częściach taki wyrób należy uznać za wyrób budowlany.

GŁÓWNY URZĄD
NADZORU BUDOWLANEGO
DEPARTAMENT WYROBÓW
BUDOWLANYCH
DWB.4131.57.2023 24 04 2023
Warszawa

GUNB: Należy przy tym jednakże zauważyć, że „tymczasowy obiekt budowlany” – również jest obiektem budowlanym (zob. art. 3 pkt 5 ustawy – *Prawo budowlane*).
Warto również zauważyć, że w załączniku ZA (*Informacyjnym*) normy EN 12899-1:2007 dotyczącym uchylonej dyrektywy 89/206/EWG (który w myśl art. 65 ust. 2 rozporządzenia stosuje się w zakresie, w jakim nie jest on sprzeczny z rozporządzeniem Nr 305/2011), w Tablicy ZA.7 (dotyczącej wskazania „Systemu poświadczania zgodności”), dla pionowych znaków drogowych – znaków stałych ich zamierzone zastosowanie zostało określone jako: „stałe znaki drogowe zainstalowane na stałe w celu informowania, instruowania, ostrzegania oraz kierowania pojazdów i pieszych”.

Z powyższego wynika, według opinii GUNB, że powyższa norma zharmonizowana nie obejmuje tymczasowych znaków drogowych. Tymczasowe pionowe znaki drogowe nawet jeżeli spełniają kryteria ww. definicji „wyrobu budowlanego” nie mogą być zatem wprowadzane do obrotu w oparciu o wymagania rozporządzenia Nr 305/2011 – chyba, że ich producent wystąpiłby z dobrowolnym wnioskiem i uzyskał europejską ocenę techniczną (zob. art. 19 ust. 1 oraz art. 26 ust. 1 rozporządzenia).

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

GŁÓWNY URZĄD
NADZORU BUDOWLANEGO
DEPARTAMENT WYROBÓW
BUDOWLANYCH
DWB.4131.57.2023 24 04 2023
Warszawa

Przy czym „wyrób budowlany” – zgodnie z art. 2 pkt 1 rozporządzenia Nr 305/2011 i art. 2 pkt 1 ustawy o *wyrobach budowlanych* – oznacza każdy **wyrób lub zestaw wyprodukowany i wprowadzony do obrotu w celu trwałego wbudowania w obiektach budowlanych lub ich częściach**, którego właściwości wpływają na właściwości użytkowe obiektów budowlanych w stosunku do podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych (przedstawionych w załączniku I do ww. rozporządzenia).

Z powyższego wynika, że jeżeli wyrób nie został wyprodukowany i wprowadzony do obrotu w celu trwałego wbudowania w obiektach budowlanych lub ich częściach, wyrób taki nie spełnia kryteriów ww. definicji wyrobu budowlanego. Należy przy tym jednakże zauważyć, że „tymczasowy obiekt budowlany” – również jest obiektem budowlanym (zob. art. 3 pkt 5 ustawy – *Prawo budowlane*).

„Tymczasowy obiekt budowlany – należy przez to rozumieć obiekt budowlany przeznaczony do czasowego użytkowania w okresie krótszym od jego trwałości technicznej, przewidziany do przeniesienia w inne miejsce lub rozbiórki, a także obiekt budowlany niepołączony trwale z gruntem, jak: strzelnice, kioski uliczne, pawilony sprzedaży ulicznej i wystawowe, przekrycia namiotowe i powłoki pneumatyczne, urządzenia rozrywkowe, barakowozy, obiekty kontenerowe, przenośne wolno stojące maszty antenowe;”

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

GŁÓWNY URZĄD
NADZORU BUDOWLANEGO
DEPARTAMENT WYROBÓW
BUDOWLANYCH
DWB.4131.57.2023 24 04 2023
Warszawa

Wymaga ponadto podkreślenia, że przed wprowadzeniem wyrobu do obrotu, co do zasady, jedynie jego producent ma prawo i obowiązek, biorąc pod uwagę m.in. zamierzone zastosowanie wyrobu w obiekcie budowlanym, jego wpływ na spełnienie wymagań podstawowych dotyczących obiektów budowlanych oraz przyjęte rozwiązania techniczno-materiałowe, określić, czy konkretny wyrób spełnia kryteria definicji „wyrobu budowlanego”, a jeśli spełnia – to czy jest objęty zakresem norm zharmonizowanych w rozumieniu rozporządzenia Nr 305/2011 lub zakresem załącznika nr 1, celem ustalenia właściwego trybu wprowadzenia go do obrotu, co obejmuje ustalenie lub uzyskanie (gdy to zasadne) właściwego dla tego wyrobu dokumentu odniesienia (zharmonizowana norma, Polska Norma wyrobu, europejska albo ww. krajowa ocena).

Warto ponadto dodać że przepisy dotyczące zarządzania ruchem na drogach, w tym dotyczące organizacji ruchu, wymagań technicznych i sposobu umieszczania znaków na drogach regulują przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.). Na podstawie art. 7 ust. 3a ww. ustawy zostało wydane rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.).

Przy czym sprawy organizacji ruchu drogowego, w tym tymczasowej organizacji ruchu drogowego, nie należą do kompetencji organów nadzoru budowlanego. W sprawach tych może Pan ewentualnie zwrócić się do Ministerstwa Infrastruktury, ponieważ do zakresu działania Ministra Infrastruktury należą m.in. sprawy transportu.

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

Konieczność harmonizacji zapisów prawa i certyfikacji wyrobów dla oznakowania tymczasowego.

Podsumowując, znaki drogowe zamontowane na stałe, wprowadzane są do obrotu na podstawie normy zharmonizowanej EN 12899-1 i oznaczane CE, lub na podstawie ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY i BUDOWNICTWA w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym.

W projekcie organizacji ruchu mają zastosowanie znaki drogowe zainstalowane na stałe i na okres tymczasowy. Znaki drogowe (w tym urządzenia BRD) montowane na okres czasowy, są ważne tak samo jak te montowane na stałe, a brak jest wymagań w zakresie ich certyfikacji i odpowiedniego oznakowania.

W zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wskazać, że **nadrzędnym celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia** i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych.

Zważywszy na powyższe, konieczne jest wprowadzenie obowiązku certyfikacji dla znaków drogowych i urządzeń BRD stosowanych w tymczasowej organizacji ruchu.

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

**Propozycja
rozwiązania**

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1966 ze zm.). Załącznik nr 1

Grupy wyrobów budowlanych objęte obowiązkiem sporządzania krajowej deklaracji właściwości użytkowych oraz wymagane dla tych grup krajowe systemy oceny i weryfikacji stałości właściwości użytkowych

**Lp. 12 „Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego: wyposażenie dróg
Wyroby do znakowania dróg**

Znaki drogowe, urządzenia kontroli i sterowania ruchu drogowego dla ruchu kołowego i pieszego, zainstalowane na stałe...

Propozycja korekty tekstu dla zakresu znaków drogowych na: **„zainstalowane na stałe i tymczasowo”**



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 grudnia 2016 r.

Poz. 1966

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 17 listopada 2016 r.

w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym²⁾

12	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego: wyposażenie dróg Wyroby do znakowania dróg Znaki drogowe, urządzenia kontroli i sterowania ruchu drogowego dla ruchu kołowego i pieszego zainstalowane na stałe Drogowe słupy oświetleniowe i trakcyjne Systemy ograniczania ruchu pojazdów Systemy oddzielenia ruchu pieszego od kołowego, łącznie z kładkami zabezpieczonymi poręczami	- do zastosowań na obszarach ruchu drogowego	-	1
----	--	--	---	---

zainstalowane na stałe i tymczasowo

Dziennik Ustaw - 13 - Poz. 1966

Lp.	GRUPA WYROBÓW BUDOWLANYCH	ZAMIERZONE ZASTOSOWANIE WYROBÓW BUDOWLANYCH	KLASY	KRAJOWY SYSTEM OCENY I WERYFIKACJI STAŁOŚCI WŁAŚCIWOŚCI UŻYTKOWYCH
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	Urządzenia /zestawy obniżające hałas powodowany ruchem drogowym Ekran przeciwośmieniowe Progry zwalniające Separatory ruchu, azyle dla pieszych, słupki blokujące, lustra drogowe i osłony zabezpieczające	- do zastosowań na obszarach ruchu drogowego	-	3

Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji

Wnioski:

1. Niejednoznaczności w przepisach prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym w zakresie znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w tymczasowych organizacjach ruchu mają negatywny wpływ na jakość i standardy oznakowania tymczasowego na polskich drogach.
2. Ze względu na kluczowe znaczenie tymczasowych organizacji ruchu dla bezpieczeństwa człowieka na drodze, istnieje konieczność zapewnienia najwyższej jakości, czytelności i standardów bezpieczeństwa oznakowania tymczasowego.
3. **Prawo o ruchu drogowym i istotność dla zapewnienie bezpieczeństwa człowieka w ruchu drogowym powinno mieć znaczenie wyższe niż sztywne zapisy prawa budowlanego i ustawy o wyrobach budowlanych i zastosowanych tam definicjach.**
4. Nadrzędnym celem stosowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia człowieka, włączając w to strefy robót drogowych. Dlatego znaki drogowe i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego dla oznakowania tymczasowego i powinny być certyfikowane.
5. Temat konsultowany w Zespole BRD przy OIGD.

Wspólna jest odpowiedzialność by droga bezpieczna - od zarządzenia do wdrożenia!



Znaki drogowe i urządzenia BRD na styku prawa budowlanego i prawa o ruchu drogowym – konieczność harmonizacji





**Wspólna jest odpowiedzialność by droga bezpieczna
i wszystkich nas działalność w tym względzie konieczna!**

Znaki i tablice pod ręką i na czas



Dziękuję!

Razem znaczymy więcej!

Razem możemy więcej!

Rozumieć to samo tak samo!

zdzislaw.dabczynski@wimed.pl

tomasz.rzepka@wimed.pl

