



# Minister Infrastruktury i Transportu

UWZGLĘDNIAJĄC dekret ustawodawczy nr 285 z dnia 30 kwietnia 1992 r. oraz odnośne rozporządzenia wykonawcze,

UWZGLĘDNIAJĄC art. 47 ustawy nr 120 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającej przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/3110 z dnia 27 listopada 2024 r. w sprawie ustanowienia zharmonizowanych zasad wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylenia rozporządzenia (UE) nr 305/2011,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiające zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylające dyrektywę Rady 89/106/EWG,

UWZGLĘDNIAJĄC dekret ustawodawczy nr 35 z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie wykonania dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,

UWZGLĘDNIAJĄC dekret ustawodawczy nr 213 z dnia 15 listopada 2021 r. w sprawie wykonania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Ministra Robót Publicznych nr 223 z dnia 18 lutego 1992 r. ustanawiające instrukcje techniczne dotyczące projektowania, homologacji i stosowania drogowych barier ochronnych, w szczególności jego art. 1 i 2,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Transportu nr 6792 z dnia 5 listopada 2001 r. w sprawie norm funkcjonalnych i geometrycznych dotyczących budowy dróg,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Transportu nr 2367 z dnia 21 czerwca 2004 r. w sprawie aktualizacji instrukcji technicznych dotyczących projektowania, homologacji i stosowania drogowych barier ochronnych oraz w sprawie przepisów technicznych dotyczących testów drogowych barier ochronnych,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 28 czerwca 2011 r. w sprawie przepisów dotyczących użytkowania i montażu systemów ograniczających drogę,

UWZGLĘDNIAJĄC rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Transportu nr 121 z dnia 1 kwietnia 2019 r. wprowadzające regulacje dotyczące montażu ciągłych drogowych urządzeń bezpieczeństwa dla motocyklistów na nieciągłych drogowych barierach ochronnych,

UWZGLĘDNIAJĄC normę UNI EN 1317, część 5, z 2007 r. zatytułowaną: „Systemy ograniczające drogę – Część 5: Wymagania w odniesieniu do wyrobów i ocena zgodności dotycząca systemów powstrzymujących pojazd”,

UWZGLĘDNIAJĄC normę UNI EN 1317, część 1, z 2010 r., zatytułowaną: „Systemy ograniczające drogę – Część 1: Terminologia i ogólne kryteria metod badań”,

UWZGLĘDNIAJĄC normę UNI EN 1317, część 2, z 2010 r., zatytułowaną: „Systemy ograniczające drogę – Część 2: Klasy działania, kryteria przyjęcia badań zderzeniowych i metody badań barier ochronnych”,

UWZGLĘDNIAJĄC normę UNI EN 16303 z 2020 r. zatytułowaną: „Systemy ograniczające drogę – Walidacja i weryfikacja w wirtualnych testach zderzeniowych z systemem ograniczającym pojazd”,

UWZGLĘDNIAJĄC specyfikację techniczną UNI CEN/TS 17342 z 2019 r. „Systemy ograniczające drogę – Przeznaczone dla motocykli systemy ograniczające drogę, które ograniczają skutki uderzenia przy zderzeniu motocykla z barierami ochronnymi”, zastępującą poprzednią specyfikację techniczną UNI CEN/TS 1317-8 z 2012 r.,

MAJĄC NA UWADZE, że konieczne jest uregulowanie kwestii stosowania na drogach urządzeń bezpieczeństwa dla motocyklistów zgodnie z przepisami dostosowanymi do aktualnej specyfikacji technicznej UNI CEN/TS 17342: 2019,

UWZGLĘDNIAJĄC, że konieczne jest określenie obszarów dróg, które mają być chronione, a także określenie kryteriów montażu przedmiotowych urządzeń na drogach,

UWZGLĘDNIAJĄC opinię Wysokiej Rady ds. Robót Publicznych nr 81 z dnia 23 grudnia 2024 r.,

MAJĄC NA UWADZE notę nr ... z dnia ..., za pośrednictwem której przekazano Ministerstwu Przedsiębiorczości i Made in Italy projekt niniejszego rozporządzenia,

UWZGLĘDNIAJĄC powiadomienie skierowane do Komisji Europejskiej, z dnia ...,

## **WYDAJE NASTĘPUJĄCE ROZPORZĄDZENIE:**

### **Artykuł 1**

#### *Zakres i cel*

1. Przepisy niniejszego rozporządzenia mają zastosowanie do barier, zarówno nowo budowanych, jak i już zainstalowanych, wzdłuż dróg o prędkości projektowej wynoszącej 70 km/h lub więcej, zgodnie z rozporządzeniem ministerialnym nr 223 z dnia 18 lutego 1992 r.
2. W przypadku robót, które mają zostać przeprowadzone na istniejących drogach, prędkość projektową drogi oblicza się metodą analogii na podstawie przepisów dekreту ministerialnego nr 6792 z dnia 5 listopada 2001 r. dla tej samej klasy funkcjonalnej odcinka drogi i odnośnego przebiegu trasy w planie.
3. Przepisy te regulują stosowanie urządzeń bezpieczeństwa dla motocyklistów, zwanych dalej UBM, w odniesieniu do systemów ograniczających drogę w celu ograniczenia skutków uderzenia przy zderzeniu z barierami ochronnymi w następstwie upadku motocyklisty lub pasażera w wyniku poślizgu na nawierzchni drogi.
4. UBM powinny być urządzeniami typu ciągłego i powinny być umieszczone wzdłuż bariery ochronnej w celu zatrzymania i skierowania toru ruchu motocyklisty, który w nią uderzy, zapobiegając w ten sposób zderzeniu z niebezpiecznymi elementami bariery, takimi jak słupki, kotwy, połączenia lub przeszkody znajdujące się za nią, co ma na celu zmniejszenie ryzyka związanego z bezpośrednim kontaktem z tymi elementami.

## **Artykuł 2**

### *Właściwości urządzeń bezpieczeństwa dla motocyklistów (UBM)*

1. UBM są wyrobami budowlanymi przeznaczonymi do montażu na drogowych barierach ochronnych, np. wykonanych ze słupków i elementów podłużnych, których powierzchnia jest nieciągła od poziomu jezdni aż do maksymalnej wysokości głównego podłużnego elementu ograniczającego, w celu uzyskania – w przypadku uderzenia motocyklisty – powierzchni kontaktu pozbawionej nieciągłości.
2. UBM muszą spełniać wymagania określone w specyfikacji technicznej UNI CEN/TS 17342 oraz być poddane badaniom służącym weryfikacji ich właściwości użytkowych w laboratoriach akredytowanych zgodnie z normą UNI CEI EN ISO 17025. Producent przeprowadza weryfikację zgodności UBM na podstawie wyników wykonanych badań.
3. Do UBM, które przeszły testy zderzeniowe, należy dołączyć oświadczenie producenta zawierające ocenę właściwości użytkowych oraz informacje dotyczące zakładowej kontroli produkcji.

## **Artykuł 3**

### *Stosowanie UBM w odniesieniu do drogowych barier ochronnych z oznakowaniem CE*

1. Drogowe bariery ochronne, które mają już oznakowanie CE, są odpowiednie do ograniczania skutków uderzenia przy zderzeniu motocyklisty, jeżeli oprócz spełnienia deklarowanych właściwości użytkowych są one wyposażone w UBM typu ciągłego zgodne z przepisami art. 2 niniejszego rozporządzenia.
2. Jeżeli UBM nie stanowi elementu dodatkowego, lecz integralną część drogowej bariery ochronnej z oznakowaniem CE, cały system określa się jako zintegrowane urządzenie bezpieczeństwa dla motocyklistów. Podlega on oznakowaniu CE zgodnie z normą UNI EN 1317-5.
3. Jeżeli system UBM stanowi dodatkowy element drogowej bariery ochronnej z oznakowaniem CE, zasadniczo stanowi on modyfikację wyrobu. Tak zmodyfikowana drogowa bariera ochronna podlega ocenie jednostki notyfikowanej zgodnie z normą UNI EN 1317-5 w celu potwierdzenia jej właściwości użytkowych lub ich aktualizacji.
4. Zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku A do normy UNI EN 1317-5, w przypadku niewielkiej modyfikacji wyrobu jednostka notyfikowana może przeprowadzić oceny, o których mowa w ust. 3 powyżej, w formie wirtualnej, zgodnie z przepisami normy UNI EN 16303.

## **Artykuł 4**

### *Projektowanie instalacji, obszarów wymagających ochrony i programów działań*

1. Zgodnie z rozporządzeniami ministerialnymi nr 223 z dnia 18 lutego 1992 r. oraz nr 2367 z dnia 21 czerwca 2004 r., projekt nowych poboczy dróg wyposażonych w UBM lub w zintegrowane urządzenia bezpieczeństwa dla motocyklistów musi zawierać specjalny załącznik projektowy, sporządzony przez uprawnionego inżyniera, wraz z uzasadnionym raportem dotyczącym dokonanych wyborów projektowych, zawierającym odniesienie do oceny ryzyka związanego z uderzeniem motocyklisty i pasażera przy zderzeniu z drogową barierą ochronną.
2. Drogowe bariery ochronne, które już spełniają wymagania normy UNI CEN/TS 17342 lub w przypadku których zastosowano UBM zgodnie z postanowieniami zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, należy montować co najmniej na następujących obszarach i odcinkach dróg:

- a) wzdłuż zewnętrznej krawędzi łuków o promieniu krzywizny mniejszym niż 250 metrów, na obu jezdniach w przypadku dróg dwujezdniowych;
  - b) na niebezpiecznych zjazdach<sup>1</sup> oznaczonych zgodnie z art. 89 przepisów wykonawczych do Kodeksu drogowego na drogach pozamiejskich i miejskich drogach szybkiego ruchu, po obu krawędziach jezdni;
  - c) w miejscach niebezpiecznego zwężenia jezdni<sup>2</sup> oznaczonych zgodnie z art. 90 przepisów wykonawczych do Kodeksu drogowego, po obu stronach dróg pozamiejskich i miejskich dróg szybkiego ruchu;
  - d) na odcinkach dróg, na których w ciągu ostatnich trzech lat doszło do co najmniej jednego wypadku przez zjechanie z drogi lub uderzenie w barierę ochronną z udziałem motocykli lub motorowerów, w wyniku których kierowcy lub pasażerowie ponieśli śmierć lub odnieśli poważne obrażenia.
3. Projektant odpowiedzialny za montaż systemów ograniczających drogę może w specjalnym raporcie technicznym przeprowadzić ocenę w celu ustalenia, czy możliwe jest pominięcie montażu UBM, przedstawiając uzasadnienie takiej decyzji, z uwzględnieniem takich czynników jak: natężenie i struktura ruchu, warunki drogowe, prędkość eksploatacyjna na użytkowanych odcinkach drogi, geometrię poziomą i pionową trasy, właściwości poboczy oraz przyczepność nawierzchni, a także wszelkich innych czynników istotnych dla oceny warunków bezpieczeństwa właściwych dla danej infrastruktury, jak również możliwości zastosowania innych aktywnych środków bezpieczeństwa lub środków organizacji ruchu.
4. Programy działań określa się na podstawie wyników oceny układu drogowego, o której mowa w poprzednich akapitach, oraz na podstawie oceny zarządcy lub właściciela drogi.
5. UBM należy instalować na całej przewidzianej długości, począwszy od początku zwężenia jezdni, łuku lub niebezpiecznego zjazdu, oraz na odcinku nie krótszym niż 10 m przed niebezpiecznym zwężeniem, z wyprowadzeniem poza zewnętrzną krawędź łuku oraz jezdni, a także poza końce niebezpiecznego zjazdu po obu krawędziach.
6. Na zasadzie odstępstwa od powyższego dopuszcza się niestosowanie UBM oraz zintegrowanego urządzenia bezpieczeństwa dla motocyklistów w określonych, przewidywalnych i szczególnych warunkach wyjątkowych (np. w przypadku obfitych i częstych opadów śniegu), pod warunkiem że zarządca lub właściciel drogi stwierdzi w specjalnym raporcie technicznym, iż zastosowanie tych urządzeń mogłoby pogorszyć bezpieczeństwo ruchu drogowego w związku z wymaganiami dotyczącymi utrzymania drogi.

## **Artykuł 5**

### *Montaż UBM na eksploatowanych drogowych barierach ochronnych*

1. Na odcinkach dróg, na których jest już eksploatowana bariera ochronna, właściciel lub zarządca drogi przeprowadza ocenę ryzyka uderzenia motocyklisty lub pasażera przy zderzeniu z drogową barierą ochronną w odniesieniu do obszarów i układów drogowych określonych w art. 4 ust. 2 lit. a), b), c) i d) niniejszego rozporządzenia.
2. Ocenę tę przeprowadza się na podstawie szczegółowej analizy technicznej obejmującej uzasadnioną opinię sporządzoną przez uprawnionego inżyniera, w odniesieniu do zidentyfikowanych szczególnych problemów oraz ewentualnych rozwiązań projektowych niezbędnych do technicznego dostosowania poboczy w celu ograniczenia ryzyka wypadnięcia z jezdni oraz uderzenia motocyklisty lub pasażera w drogową barierę ochronną. Analizę techniczną wykonuje się w odniesieniu do infrastruktury i ruchu drogowego oraz innych

<sup>1</sup> Oznaczone znakiem przedstawionym na rysunku II 15 przepisów wykonawczych do Kodeksu drogowego.

<sup>2</sup> Na wąskim odcinku drogi oznaczonym jednym ze znaków ostrzegawczych przedstawionych na rysunkach II 17 (art. 90), II 18 (art. 90) i II 19 (art. 90) w załącznikach do tytułu II przepisów wykonawczych do Kodeksu drogowego.

elementów wpływających na bezpieczeństwo, o których mowa w art. 4 ust. 3 niniejszego rozporządzenia.

3. Bez uszczerbku dla przepisów art. 2 niniejszego rozporządzenia dotyczących właściwości UBM, w odniesieniu do możliwości instalowania UBM na eksploatowanych barierach ochronnych, zastosowanie mają następujące przepisy:
- a) w przypadku eksploatowanych drogowych barier ochronnych z oznakowaniem CE lub spełniających wymogi normy UNI EN 1317-2 system składający się z drogowej bariery ochronnej i UBM powinien posiadać certyfikację CE jako zintegrowane urządzenie bezpieczeństwa dla motocyklistów zgodnie z art. 3 ust. 2, a zmodyfikowana bariera powinna posiadać certyfikację CE zgodnie z art. 3 ust. 3;
  - b) w przypadku drogowych barier ochronnych oddanych do użytku przed wejściem w życie normy UNI EN 1317-5 i rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Transportu z dnia 28 czerwca 2011 r. oraz zgodnych z rozporządzeniem ministerialnym nr 223 z dnia 18 lutego 1992 r., z późniejszymi zmianami i uzupełnieniami, możliwe jest zainstalowanie urządzeń bezpieczeństwa dla motocyklistów (UBM) bez dalszych testów, pod warunkiem że są one technicznie zgodne z systemami obejmującymi drogową barierę ochronną i UBM, a mianowicie że przeszły testy wymagane odpowiednio przez normy UNI EN 1317-2 i UNI CEN/TS 17432, oraz że spełnione są następujące trzy wymagania:
    - i. elementy łączące UBM z barierą są takie same jak elementy stosowane w testach przeprowadzonych na UBM i są rozmieszczone w tej samej odległości od siebie; w przypadku niespełnienia tego warunku przeprowadza się test przewidziany w pkt 6.9.4 specyfikacji technicznej UNI CEN/TS 17342;
    - ii. odległość dolnej krawędzi zamontowanego UBM od podłoża nie różni się o więcej niż 2 cm od odległości ustalonej podczas testów i w każdym przypadku zapewnia prawidłowy odpływ wody;
    - iii. ugięcie dynamiczne eksploatowanej bariery nie może być większe od ugięcia bariery testowanej; w przypadku niespełnienia tego warunku przeprowadza się z wynikiem pozytywnym test urządzenia ograniczającego przewidziany w normie UNI EN 1317-2 dla odpowiedniej klasy.
  - c) UBM można instalować na innej eksploatowanej drogowej barierze ochronnej bez dodatkowych testów pod warunkiem, że UBM i eksploatowana bariera są technicznie równoważne systemowi złożonemu z bariery i UBM, który przeszedł testy przewidziane w normach UNI EN 1317-2 oraz UNI CEN/TS 17342, oraz pod warunkiem że eksploatowana bariera i ta poddana testom zderzeniowym wraz z UBM mają ten sam rozstaw, typ słupków, głębokość posadowienia, całkowitą wysokość nad podłożem oraz wysokość prowadnicy od podłoża, a także identyczne podpory i materiały głównych komponentów (zasadniczo słupków i prowadnic).
4. UBM zgodne z poprzednią specyfikacją techniczną UNI CEN/TS 1317-8, które w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia są już eksploatowane w drogowych barierach ochronnych lub zostały już wprowadzone do obrotu, muszą – dla celów niniejszego rozporządzenia – spełniać wymogi dotyczące ograniczania ryzyka uderzenia motocyklisty lub pasażera w drogową barierę ochronną.

## **Artykuł 6**

### *Zgodność montażu*

1. Do UBM należy dołączyć szczegółową instrukcję obsługi i montażu, której treść powinna odpowiadać minimalnym wymaganiom określonym w załączniku 1 do rozporządzenia

ministerialnego z dnia 28 czerwca 2011 r. w sprawie systemów ograniczających drogę, w zakresie, w jakim mają one zastosowanie do UBM.

2. W przypadku robót obejmujących montaż UBM producent wydaje również certyfikat potwierdzający prawidłowy montaż i instalację UBM, zgodnie z art. 18 ust. 22 załącznika II.12 do dekretu legislacyjnego nr 36 z dnia 31 marca 2023 r.
3. Po zakończeniu montażu UBM sporządza się certyfikat prawidłowego montażu, zgodnie z przepisami art. 5 załącznika do rozporządzenia ministerialnego nr 2367 z dnia 21 czerwca 2004 r.

## **Artykuł 7**

### *Wejście w życie*

1. Roboty związane z montażem UBM, w przypadku których procedura udzielania zamówień jest w toku, oraz roboty, w odniesieniu do których w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zatwierdzono projekt wykonalności technicznej i ekonomicznej zgodnie z dekretem legislacyjnym nr 36 z dnia 31 marca 2023 r., muszą być zgodne z przepisami poprzedniego dekretu ministerialnego nr 121 z dnia 1 kwietnia 2019 r.
2. Niniejsze rozporządzenie uchyla i zastępuje przepisy rozporządzenia ministerialnego nr 121 z dnia 1 kwietnia 2019 r.
3. Niniejsze rozporządzenie zostaje opublikowane w Dzienniku Urzędowym Republiki Włoskiej, a w celu umożliwienia wprowadzenia na rynek UBM zgodnych z różnymi rodzajami drogowych barier ochronnych wchodzi ono w życie sto osiemdziesiąt dni od daty publikacji.