

Warszawa, dnia 10 marca 2015 r.

Poz. 329

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾**

z dnia 17 lutego 2015 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.³⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 3:

a) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) pasie separującym – rozumie się przez to część jezdni drogi o przekroju 2+1, wyłączoną z ruchu za pomocą znaków poziomych, przeznaczoną do rozdzielenia pasów ruchu o przeciwnych kierunkach przy zastosowaniu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,”

b) dodaje się pkt 17 i 18 w brzmieniu:

„17) SDR – rozumie się przez to średni dobowy ruch pojazdów w roku, wyrażony liczbą pojazdów przejeżdżających przez dany przekrój drogi przez kolejne 24 godziny, średnio w ciągu jednego roku,

18) drodze o przekroju 2+1 – rozumie się przez to jednojezdniową, dwupasową drogę dwukierunkową z zespołem leżących na przemian dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania, który tworzą co najmniej dwa dodatkowe pasy do wyprzedzania, przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach, o ile odległość pomiędzy nimi nie przekracza długości dłuższego z nich; odległość tę mierzy się pomiędzy końcami klinów początkowych lub początkami klinów końcowych, w miejscach, w których pasy te mają pełną szerokość.”;

2) § 4 otrzymuje brzmienie:

„§ 4. 1. W celu określenia wymagań technicznych i użytkowych wprowadza się następujące klasy dróg oraz ich hierarchię, zaczynając od drogi o najwyższych parametrach:

1) autostrady, oznaczone dalej symbolem „A”,

2) ekspresowe, oznaczone dalej symbolem „S”,

3) główne ruchu przyspieszonego, oznaczone dalej symbolem „GP”,

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 40, 768, 822, 1133 i 1200 oraz z 2015 r. poz. 151 i 200.

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 65, poz. 407, z 2012 r. poz. 560, z 2013 r. poz. 181 oraz z 2014 r. poz. 186 i 856.

- 4) główne, oznaczone dalej symbolem „G”,
- 5) zbiorcze, oznaczone dalej symbolem „Z”,
- 6) lokalne, oznaczone dalej symbolem „L”,
- 7) dojazdowe, oznaczone dalej symbolem „D”.

2. Droga zaliczona do jednej z kategorii w rozumieniu ustawy o drogach publicznych powinna spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla następujących klas:

- 1) krajowa – klasy A, S lub GP,
- 2) wojewódzka – klasy GP lub G,
- 3) powiatowa – klasy GP, G lub Z,
- 4) gminna – klasy GP, G, Z, L lub D.

3. Przy przebudowie dróg, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3, dopuszcza się przyjęcie klasy o jeden poziom niższej.”;

- 3) po § 8 dodaje się § 8a w brzmieniu:

„§ 8a. 1. Obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, z zachowaniem warunków zawartych w § 9, może być realizowana przez:

- 1) inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości – zlokalizowane poza jej pasem drogowym,
- 2) dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym.

2. Dodatkową jezdnię, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się jedynie w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej.”;

- 4) w § 9 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Dodatkowa jezdnia, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2:

- 1) może łączyć się z jezdnią główną wyłącznie pośrednio przez inną drogę publiczną niższej lub tej samej klasy na skrzyżowaniu lub węźle,
- 2) nie może łączyć się bezpośrednio z łącznicą lub jezdnią zbierająco-rozprowadzającą,
- 3) nie podlega warunkom stosowania zjazdów, określonym w ust. 1.”;

- 5) w § 13 w ust. 1 po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) na drodze o przekroju 2+1:

$$V_m = V_p + 20 \text{ km/h, przy czym } V_m \leq 110 \text{ km/h,}$$

gdzie:

V_m – prędkość miarodajna [km/h],

V_p – prędkość projektowa [km/h],”;

- 6) § 14 otrzymuje brzmienie:

„§ 14. 1. Liczba jezdni i liczba pasów ruchu na jezdni powinny być ustalane przy uwzględnieniu miarodajnego natężenia ruchu i klasy drogi, z zastrzeżeniem że:

- 1) droga klasy A i S – powinna mieć co najmniej dwie jezdnie, każdą przeznaczoną dla jednego kierunku, po co najmniej dwa pasy ruchu,
- 2) droga klasy GP i niższej – powinna mieć co najmniej jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu.

2. W przypadku etapowania budowy droga klasy S poza terenem zabudowy może mieć jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu, każdym przeznaczonym do ruchu w przeciwnym kierunku.

3. Dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach:

- 1) na drodze klasy Z lub L poza terenem zabudowy – przy etapowaniu budowy lub przy przebudowie drogi,
- 2) na drodze klasy D.

4. Poza terenem zabudowy każda droga o czterech lub większej liczbie pasów, przeznaczonych do ruchu w obu kierunkach, powinna mieć co najmniej dwie jezdnie, każdą przeznaczoną dla jednego kierunku ruchu.

5. Zmiana liczby pasów ruchu, prowadzonych w każdym z kierunków w tunelu o długości większej niż 500 m zlokalizowanym w ciągu transeuropejskiej sieci drogowej, może nastąpić przed wlotami do tunelu w odległości nie mniejszej niż 170 m w terenie zabudowy lub nie mniejszej niż 270 m poza terenem zabudowy.”;

7) § 15 otrzymuje brzmienie:

„§ 15. 1. Szerokość pasów ruchu, z zastrzeżeniem § 16, powinna wynosić:

- 1) na drodze klasy A – 3,75 m,
- 2) na drodze klasy S:
 - a) dwujezdniowej – 3,75 m lub 3,50 m,
 - b) jednojezdniowej – 3,75 m,
- 3) na drodze klasy GP i G – 3,50 m,
- 4) na drodze klasy Z – 3,00 m,
- 5) na drodze klasy L – 2,75 m,
- 6) na drodze klasy D – 2,50 m.

2. Na drogach klas Z, L i D szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu.

3. Na drogach dwujezdniowych szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona do minimalnie:

- 1) 3,50 m – na drodze klasy A,
- 2) 3,25 m – na drodze klasy S,
- 3) 3,00 m – na drodze klasy GP i G.

4. W przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem wartości określonych w ust. 1.

5. W przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 3, minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,50 m, przy czym muszą być spełnione wymagania określone w § 37 i w § 126.

6. Szerokość jezdni na drogowym obiekcie inżynierskim powinna być nie mniejsza niż przed obiektem.

7. Zmiana szerokości pasa ruchu powinna być wykonana zgodnie z warunkami określonymi w § 64.”;

8) w dziale III rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 3

Dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania

§ 27. 1. Dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania można stosować:

- 1) na wzniesieniach – w celu umożliwienia wyprzedzania pojazdów, których prędkość ruchu maleje w trakcie pokonywania wzniesienia,
- 2) poza wzniesieniem – w celu zwiększenia możliwości wyprzedzania pojazdów.

2. Dodatkowy pas ruchu do wyprzedzania powinien być projektowany z lewej strony zasadniczego pasa ruchu.

3. Szerokość dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania powinna być równa szerokości pasa ruchu, przy którym się on znajduje, określonej w § 15 ust. 1, z zastrzeżeniem, że na drogach klas A, S, GP i G, na których przewiduje się wprowadzenie zakazu wyprzedzania przez samochody ciężarowe, może być ona zmniejszona minimalnie do wartości określonych w § 15 ust. 3.

4. Początek i koniec dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania powinny być wykonane w formie klinów, stanowiących część jezdni wyłączoną z ruchu za pomocą znaków poziomych.

5. Ścięcie klinów wykonuje się przy użyciu proporcji $1 : x$, gdzie $x \geq 5$ w przypadku klina początkowego i $x \geq 10$ w przypadku klina końcowego.

6. Długość dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania, mierzona pomiędzy końcem klina początkowego a początkiem klina końcowego, w miejscach, w których ma on pełną szerokość, powinna mieścić się w przedziale od 500 do 1500 m.

7. W przypadku gdy w celu zaprojektowania dodatkowego pasa do wyprzedzania zachodzi konieczność załamania krawędzi jezdni w planie, to minimalne wartości skosu powinny odpowiadać wartościom określonym w § 64.

8. Pochylenie podłużne i poprzeczne dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania oraz jego ukształtowanie w planie powinny być dostosowane do ukształtowania pasa ruchu, przy którym się on znajduje.

§ 28. Zastosowanie dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania możliwe jest przy zapewnieniu:

- 1) na wszystkich pasach ruchu – odległości widoczności na zatrzymanie przed przeszkodą, zgodnie z § 168 ust. 1 i 2,
- 2) na zasadniczym pasie ruchu – decyzyjnej odległości widoczności przy zbliżaniu się do klina początkowego, zgodnie z § 168 ust. 4 pkt 1 i ust. 5,
- 3) na dodatkowym pasie ruchu do wyprzedzania – decyzyjnej odległości widoczności przy zbliżaniu się do klina końcowego, zgodnie z § 168 ust. 4 pkt 2 i ust. 5.

§ 29. Drogę o przekroju 2+1 można stosować wyłącznie poza terenem zabudowy jako drogę klasy GP lub G oraz jako drogę klasy S, przy etapowaniu jej budowy, jeżeli istniejące i prognozowane SDR mieści się w przedziale od 4000 do 22 000.

§ 29a. 1. Na drodze o przekroju 2+1 dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania:

- 1) przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach – powinny być lokalizowane względem siebie w taki sposób, aby na żadnym przekroju drogi nie występowały więcej niż trzy pasy ruchu,
- 2) przeznaczone do ruchu w tym samym kierunku, powinny być rozmieszczone w równych lub maksymalnie zbliżonych do siebie odległościach.

2. Kliny tego samego rodzaju mogą się ze sobą łączyć, pod warunkiem pozostawienia pomiędzy nimi części jezdni, wyłączonej z ruchu za pomocą znaków poziomych, o długości co najmniej:

- 1) 30 m – mierzonej pomiędzy początkami klinów początkowych,
- 2) 100 m – mierzonej pomiędzy końcami klinów końcowych.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, na dodatkowych pasach ruchu do wyprzedzania należy zapewnić odległość widoczności na zatrzymanie zbliżających się do siebie pojazdów, stanowiącą dwukrotność odległości, określonej w § 168 ust. 1 i 2, przy założeniu, że wysokość celu obserwacji wynosi 1 m.

§ 29b. 1. Na drodze o przekroju 2+1 dopuszcza się rozdzielenie pasów przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach za pomocą separatorów, trwale przymocowanych do konstrukcji nawierzchni jezdni, lub dwustronnej bariery ochronnej – umieszczonych na pasie separującym.

2. Minimalna szerokość pasa separującego powinna wynosić co najmniej:

- 1) $x + b + x$,

gdzie:

x – odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery od krawędzi pasa ruchu i krawędzi dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania, określona w § 129 ust. 3 pkt 2,

b – maksymalna całkowita szerokość dwustronnej bariery ochronnej,

- 2) $0,5 \text{ m} + s + 0,5 \text{ m}$,

gdzie:

s – maksymalna całkowita szerokość separatora.

3. Pobocze drogi o przekroju 2+1 powinno:

- 1) na drodze klasy S – odpowiadać wymaganiom określonym w § 36,
- 2) na drodze klasy GP lub G – odpowiadać wymaganiom określonym w § 37, 39 i 40.

§ 29c. 1. Na drodze o przekroju 2+1:

- 1) klasy S – węzły (skrzyżowania) mogą być usytuowane wyłącznie pomiędzy rozsuniętymi klinami początkowymi, a stosowanie zjazdów jest zabronione,
- 2) klasy GP – skrzyżowania (węzły) i zjazdy publiczne mogą być usytuowane pomiędzy rozsuniętymi klinami początkowymi lub końcowymi, a stosowanie zjazdów indywidualnych jest zabronione,
- 3) klasy G – skrzyżowania i zjazdy mogą być usytuowane pomiędzy rozsuniętymi klinami początkowymi lub końcowymi.

2. Na drodze o przekroju 2+1 ruch pieszych i rowerzystów powinien odbywać się poza jezdnią główną, a przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów mogą być usytuowane wyłącznie pomiędzy rozsuniętymi klinami początkowymi.”;

- 9) w § 38:
- a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Utwardzone pobocze powinno mieć szerokość nie większą niż 1,5 m, a jego pochylenie podłużne i poprzeczne powinno być dostosowane do pochyłeń pasa ruchu, przy którym się ono znajduje.”;
 - b) uchyla się ust. 3;
- 10) w § 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Na drogach klasy G, Z, L i D na terenie zabudowy dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 2,0 m każdy, przy czym dopuszcza się jej zwiększenie w obrębie skrzyżowania do 3,0 m. Pas ruchu dla rowerów oddziela się od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi lub wyspą dzielącą.”;
- 11) w § 52 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Wymiary i zagospodarowanie pasa zieleni izolacyjnej, ograniczającego wzajemnie negatywne oddziaływanie drogi i środowiska, dostosowuje się do warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”;
- 12) w § 91 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Jezdnię zbierająco-rozprowadzającą można stosować na węźle lub na odcinku między węzłami w celu ograniczenia liczby wyjazdów z i wjazdów na jezdnię główną oraz eliminacji z niej manewrów przeplatania. Jezdnia zbierająco-rozprowadzająca nie może obsługiwać ruchu, o którym mowa w § 8a.”;
- 13) w § 114 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Liczbę stanowisk postojowych w części parkingowej należy określić indywidualnie z uwzględnieniem szczególności SDR i częstotliwości występowania MOP.”;
- 14) w § 126 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej powinny być stosowane mijanki. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność, przy czym nie powinny być one usytuowane rzadziej niż co 1 km.”;
- 15) w § 129 ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Dopuszcza się odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery ochronnej nie mniejszą niż 0,5 m:
- 1) od krawędzi pasa ruchu – jeżeli na krawędzi pasa ruchu znajduje się krawężnik o wysokości co najmniej 0,12 m,
 - 2) od krawędzi pasa ruchu i krawędzi dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania – jeżeli dotyczy dwustronnej bariery ochronnej usytuowanej na drodze o przekroju 2+1, przy czym odległość pomiędzy licami prowadnic lub podstaw dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej, nie może być mniejsza niż 5,5 m.”;
- 16) § 143 i 144 otrzymują brzmienie:
„§ 143. 1. W celu prawidłowego zaprojektowania i wykonania drogowej budowli ziemnej powinny być przeprowadzone badania geotechniczne, a w razie potrzeby geologiczno-inżynierskie gruntów, zgodnie z wymaganiami określonymi w Polskiej Normie i przepisach odrębnych.
2. W celu dokonania oceny podłoża oprócz podstawowych badań geotechnicznych powinny być przeprowadzone badania specjalistyczne wymagane do zaprojektowania budowli ziemnej i konstrukcji nawierzchni oraz innych urządzeń technicznych posadowionych w pasie drogowym.
- § 144. 1. Sprawdzenie ogólnej stateczności skarp i zboczy powinno być wykonywane zgodnie z Polską Normą.
2. Budowla ziemna powinna być tak zaprojektowana, aby osiadania eksploatacyjne powierzchni korpusu nasypu i podłoża drogowej budowli ziemnej nie przekraczały wartości równej 10 cm, z wyjątkiem styku z obiektem inżynierskim. W miejscu styku powinny być zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapobiegające powstaniu uskoków, a osiadania nasypu powinny być równe osiadaniu obiektu inżynierskiego i nie powinny powodować deformacji profilu nawierzchni. Należy je obliczyć według Polskiej Normy. Obliczenia osiadania nasypu i podłoża budowli ziemnej mogą być pominięte, jeśli do głębokości strefy aktywnej, określonej zgodnie z Polską Normą, występują grunty:
- 1) skaliste i kamieniste,

- 2) niespoiste (drobnoziarniste i gruboziarniste w stanie średnio zagęszczonym, zagęszczonym lub bardzo zagęszczonym),
- 3) spoiste w stanie zwartym, półzwartym i twaroplastycznym.

3. Sprawdzenie stanów granicznych przydatności do użytkowania drogowej budowli ziemnej, których przekroczenie uniemożliwia eksploataowanie budowli ziemnej na skutek jej odkształceń, przemieszczeń lub drgań, powinno być wykonane zgodnie z Polską Normą.

4. Parametry stanu granicznego przydatności do użytkowania ścian oporowych określa Polska Norma.”;

17) § 148 otrzymuje brzmienie:

„§ 148. Konstrukcja nawierzchni jezdni powinna być tak projektowana, aby stan graniczny nośności i przydatności do użytkowania nie był przekraczany w okresach eksploatacji krótszych niż:

- 1) 30 lat – dla dróg o konstrukcji nawierzchni sztywnej,
- 2) 30 lat – dla dróg klasy A i S o konstrukcji nawierzchni podatnej i półsztywnej,
- 3) 20 lat – dla dróg klasy GP, G, Z, L i D o konstrukcji nawierzchni podatnej i półsztywnej.”;

18) § 151 otrzymuje brzmienie:

„§ 151. Do celów projektowych określa się dopuszczalny nacisk pojedynczej osi napędowej pojazdu na nawierzchnię jezdni i nawierzchnię przeznaczoną do postoju pojazdów dla:

- 1) dróg klasy A, S i GP – 115 kN,
- 2) dróg klasy G i Z – od 100 kN do 115 kN w zależności od struktury rodzajowej ruchu,
- 3) dróg klasy L i D – od 80 kN do 115 kN w zależności od struktury rodzajowej ruchu,
- 4) stanowisk, zatok i pasów postojowych przeznaczonych dla pojazdów o masie całkowitej poniżej 3,5 t – 80 kN,
- 5) stanowisk, zatok i pasów postojowych przeznaczonych dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz zatok autobusowych – 115 kN.”;

19) w § 152:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Konstrukcje nawierzchni jezdni dróg publicznych oraz nawierzchni przeznaczonych do postoju pojazdów, ruchu pieszych i rowerzystów mogą być projektowane indywidualnie lub według katalogów typowych konstrukcji, z zastrzeżeniem ust. 5.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) uchyla się ust. 4;

20) § 154 otrzymuje brzmienie:

„§ 154. Przebudowa nawierzchni drogi powinna być poprzedzona badaniami i oceną stanu technicznego konstrukcji nawierzchni oraz podłoża.”;

21) w § 168 dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Na drodze o przekroju 2+1 powinna być zachowana dodatkowo decyzyjna odległość widoczności, zapewniająca kierującemu pojazdem poruszającym się po:

- 1) zasadniczym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina początkowego – widoczność tylnych świateł jadącego przed nim pojazdu, który sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu, w miejscu początku klina, przy czym należy przyjąć, że cel obserwacji umieszczony jest na wysokości 0,6 m, natomiast punkt obserwacyjny na wysokości 1,0 m w osi tego pasa;
- 2) dodatkowym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina końcowego – widoczność krawędzi klina końcowego ograniczającej dodatkowy pas ruchu, przy czym należy przyjąć, że cel obserwacji leży na krawędzi klina w granicach tego pasa na wysokości 0,3 m, natomiast punkt obserwacyjny umieszczony jest w osi tego pasa na wysokości 1,0 m.

5. Warunki, o których mowa w ust. 4, w zależności od przyjętej prędkości miarodajnej V_m , uznaje się za spełnione, jeżeli decyzyjna odległość widoczności L_d jest równa co najmniej wartości określonej w tabeli:

Prędkość miarodajna drogi V_m [km/h]	110	100	≤ 90
Decyzyjna odległość widoczności L_d [m]	300	250	200

”;

22) w § 169 uchyla się ust. 3;

23) § 171 otrzymuje brzmienie:

„§ 171. Nawierzchnia jezdni drogi budowanej lub przebudowywanej musi spełniać wymagania w zakresie:

- 1) równości podłużnej;
- 2) równości poprzecznej;
- 3) właściwości przeciwpoślizgowych.”;

24) § 175 otrzymuje brzmienie:

„§ 175. Badania i oceny związane z oddziaływaniem projektowanej drogi na środowisko wykonuje się zgodnie z przepisami odrębnymi.”;

25) w § 176 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przy projektowaniu i wykonywaniu drogi dąży się do zachowania istniejącego stanu środowiska oraz do stosowania środków służących jego ochronie, odpowiednio do warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

26) w § 185 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przy projektowaniu i wykonywaniu drogi ogranicza się możliwe zmiany i zakłócenia w stosunkach wodnych, uwzględniając przepisy prawa wodnego oraz naruszania powierzchniowych utworów geologicznych, a także warunki wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

27) § 189 i 190 otrzymują brzmienie:

„§ 189. Przy projektowaniu i wykonywaniu drogi oraz urządzeń z nią związanych dąży się do zmniejszania ich negatywnego wpływu na podlegające ochronie elementy środowiska kulturowego, określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

§ 190. Jeżeli zaprojektowanie i wykonanie drogi bez narażenia na powstanie zagrożeń w podlegającym ochronie środowisku kulturowym nie jest możliwe, stosuje się środki ochrony ograniczające skutki tego wpływu, wskazane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.”;

28) uchyla się załączniki nr 4 i 5 do rozporządzenia;

29) w załączniku nr 6 do rozporządzenia pkt 2–4 otrzymują brzmienie:

„2. Ocena równości podłużnej

2.1. W pomiarach równości podłużnej warstw konstrukcji nawierzchni należy stosować metody:

- 1) profilometryczną bazującą na wskaźnikach równości *IRI*;
- 2) pomiaru ciągłego równoważną użyciu łąty i klina z wykorzystaniem planografu (w miejscach niedostępnych dla planografu pomiar ciągły z użyciem łąty i klina).

Długość łąty w pomiarze równości podłużnej powinna wynosić 4 m.

2.2. Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę profilometryczną bazującą na wskaźnikach równości *IRI* [mm/m]. Wartość *IRI* należy wyznaczać z krokiem co 50 m. Długość ocenianego odcinka nawierzchni nie powinna być większa niż 1000 m. Odcinek końcowy o długości mniejszej niż 500 m należy oceniać łącznie z odcinkiem poprzedzającym.

Do oceny równości odcinka nawierzchni ustala się minimalną liczbę wskaźników *IRI* równą 5. W przypadku odbioru robót na krótkich odcinkach nawierzchni, których całkowita długość jest mniejsza niż 250 m, dopuszcza się wyznaczanie wskaźników *IRI* z krokiem mniejszym niż 50 m, przy czym należy ustalać maksymalną możliwą długość kroku pomiarowego, z uwzględnieniem minimalnej wymaganej liczby wskaźników *IRI* równej 5.

Wymagana równość podłużna jest określona przez dopuszczalną wartość średnią wyników pomiaru *IRI_{sr}* oraz dopuszczalną wartość maksymalną pojedynczego pomiaru *IRI_{max}*, których nie można przekroczyć na długości ocenianego odcinka nawierzchni.

Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]	
		IRI_{sr}^*	IRI_{max}
1	2	3	4
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	1,7	3,4
	Utwardzone pobocza	2,0	3,8

* w przypadku:

- odbioru odcinków warstwy nawierzchni o całkowitej długości mniejszej niż 500 m,
- odbioru robót polegających na ułożeniu na istniejącej nawierzchni jedynie warstwy ścieralnej (niezależnie od długości odcinka robót),

dopuszczalną wartość IRI_{sr} wg tabeli należy zwiększyć o 0,2 mm/m.

2.3. Do oceny równości podłużnej:

- 1) warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów,
- 2) warstw wiążącej i podbudowy nawierzchni dróg wszystkich klas

- należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łąty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającego wyznaczanie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łąty i klina.

Wartości dopuszczalne odchylenia równości podłużnej przy odbiorze warstwy planografem (łątą i klinem) określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy [mm]		
		ścieralna	wiążąca	podbudowa
1	2	3	4	5
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	-	6	9
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	-	9	12
G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6 (dotyczy jedynie klasy Z)	9	12
	Utwardzone pobocza	9 (dotyczy jedynie klasy Z)	12	15
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	12	15

3. Ocena równości poprzecznej

3.1. Do oceny równości poprzecznej warstw nawierzchni dróg wszystkich klas oraz placów i parkingów należy stosować metodę pomiaru profilometrycznego równoważną użyciu łąty i klina, umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu/elementu drogi. Odchylenie to jest obliczane jako największa odległość (prześwit) pomiędzy teoretyczną łątą (o długości 2 m) a zarejestrowanym profilem poprzecznym warstwy. Efektywna szerokość pomiarowa jest równa szerokości mierzonego pasa ruchu (elementu nawierzchni) z tolerancją $\pm 15\%$. Wartość odchylenia równości poprzecznej należy wyznaczać z krokiem co 1 m.

3.2. W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni należy wykonać z użyciem łąty i klina. Długość łąty w pomiarze równości poprzecznej powinna wynosić 2 m. Pomiar powinien być wykonywany nie rzadziej niż co 5 m.

Wartości dopuszczalne odchyłeń równości poprzecznej przy odbiorze warstwy określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchyłeń równości poprzecznej warstwy [mm]		
		ścieralna	wiążąca	podbudowa
1	2	3	4	5
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	4	6	9
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	6	9	12
G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe, jezdnie łącznic	6	9	12
	Utwardzone pobocza	9	12	15
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	12	15

4. Ocena właściwości przeciwoślizgowych

4.1. Przy ocenie właściwości przeciwoślizgowych nawierzchni drogi klasy G i dróg wyższych klas powinien być określony współczynnik tarcia na mokrej nawierzchni przy całkowitym poślizgu opony testowej.

4.2. Pomiar wykonuje się urządzeniem o pełnej blokadzie koła nie rzadziej niż co 50 m na nawierzchni zwilżanej wodą w ilości $0,5 \text{ l/m}^2$, a wynik pomiaru powinien być przeliczalny na wartość przy 100% poślizgu opony testowej rowkowanej (ribbed tyre) rozmiaru 165 R 15 – zalecanej przez Światową Organizację Drogową (PIARC) – lub innej wiarygodnej metody równoważnej, jeśli dysponuje się sprawdzoną zależnością korelacyjną umożliwiającą przeliczenie wyników pomiarów na wartości uzyskiwane zestawem o pełnej blokadzie koła. Pomiaru powinny być wykonywane w temperaturze otoczenia od 5°C do 30°C , na czystej nawierzchni. Badanie należy wykonać przed dopuszczeniem nawierzchni do ruchu drogowego oraz powtórnie w okresie od 4 do 8 tygodni od oddania nawierzchni do eksploatacji. Badanie powtórne należy wykonać w śladzie koła. Jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają wykonanie pomiaru w wymienionym terminie, powinien być on zrealizowany z najmniejszym możliwym opóźnieniem. Uzyskane wartości współczynnika tarcia należy rejestrować z dokładnością do trzech miejsc po przecinku. Miarą właściwości przeciwoślizgowych jest miarodajny współczynnik tarcia. Za miarodajny współczynnik tarcia przyjmuje się różnicę wartości średniej $E(m)$ i odchylenia standardowego $D : E(m) - D$. Wyniki podaje się z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Długość ocenianego odcinka nawierzchni nie powinna być większa niż 1000 m, a liczba pomiarów nie mniejsza niż 10. Odcinek końcowy o długości mniejszej niż 500 m należy oceniać łącznie z odcinkiem poprzedzającym.

4.3. Minimalne wartości miarodajnego współczynnika tarcia nawierzchni dla konkretnej prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni		
		30 km/h	60 km/h	90 km/h
1	2	3	4	5
A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne	-	0,49*	0,44
	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,55**	0,51	-
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza	0,51**	0,41	-

* wartość wymagania dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 90 km/h,

** wartości wymagań dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.”.

§ 2. Jeżeli, przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, dla inwestycji drogowej:

- 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 dotychczasowe.

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

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *M. Wasiak*