

Warszawa, dnia 29 sierpnia 2019 r.

Poz. 1643

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

z dnia 1 sierpnia 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne 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 2019 r. poz. 1186, 1309 i 1524) 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. z 2016 r. poz. 124) wprowadza się następujące zmiany:

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

„2. W przypadku dróg publicznych, dla których wojewódzki konserwator zabytków określił w pozwoleniu na prowadzenie robót budowlanych zakres i sposób ich prowadzenia powodujący niemożność zastosowania wybranych przepisów niniejszego rozporządzenia, a projektant potwierdził możliwość spełnienia wymagań, określonych w § 1 ust. 3, warunki wojewódzkiego konserwatora zabytków w tym zakresie uznaje się za warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.”;

2) w § 3:

a) uchyla się pkt 3,

b) po pkt 9 dodaje się pkt 9a i 9b w brzmieniu:

„9a) obszarze skrzyżowania – rozumie się przez to wspólną część przecinających lub łączących się dróg oraz odcinki tych dróg, na których występują poszerzenia jezdni spowodowane dodatkowymi pasami ruchu lub wyspami kanalizującymi, a w przypadku braku poszerzenia odcinki obejmujące minimalne długości akumulacji i zwalniania określone w § 66 i § 67;

9b) obszarze oddziaływania skrzyżowania – rozumie się przez to obszar skrzyżowania powiększony o wyznaczone indywidualnie odcinki, na których występuje zwalnianie lub przyspieszanie związane z dojazdem do skrzyżowania lub jego opuszczeniem, jeżeli manewry te nie mogą być wykonane w obszarze skrzyżowania;”;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia 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 5 kwietnia 2019 r. pod numerem 2019/158/PL, 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 (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

c) po pkt 10 dodaje się pkt 10a i 10b w brzmieniu:

„10a) obszarze węzła – rozumie się przez to odcinki krzyżujących lub łączących się dróg wraz z łącznicami i jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi ograniczone początkiem pasa wyłączania i końcem pasa włączania lub skrzyżowaniami stanowiącymi elementy tych węzłów; do obszaru węzła wlicza się obszary skrzyżowań stanowiących elementy tego węzła;

10b) obszarze oddziaływania węzła – rozumie się przez to obszar węzła powiększony o odcinki wyznaczone indywidualnie dla każdego kierunku ruchu, na których występują manewry włączania, wyłączania lub przeplatania związane z tym węzłem, liczone od pierwszej tablicy przeddrogowskazowej przed pasem wyłączania do pierwszej tablicy kierunkowej lub tablicy szlaku drogowego za pasem włączania; do obszaru oddziaływania węzła wlicza się obszary oddziaływania skrzyżowań stanowiących elementy tego węzła;”;

3) § 5 otrzymuje brzmienie:

„§ 5. Poszczególne elementy drogi i urządzenia z nią związane umieszcza się w pasie drogowym.”;

4) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. 1. Szerokość pasa drogowego powinna zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.

2. Szerokość pasa drogowego powinna stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych oraz ewentualnie infrastruktury, o której mowa w § 140, i terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy.

3. Rozmiary pasa drogowego potrzebnego na skrzyżowanie lub węzeł powinny dodatkowo gwarantować możliwość spełnienia wymagań widoczności, o których mowa w § 170, w szczególności poprzez zastosowanie niezbędnych narożnych ścieg linii granicznych.”;

5) uchyla się § 7 i § 8;

6) w § 8a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dodatkową jezdnię, o której mowa w ust. 1 pkt 2, stosuje się w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomości przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej lub w celu ograniczenia liczby zjazdów z jezdni głównej.”;

7) w § 9:

a) w ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstępy między skrzyżowaniami (węzłami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m oraz nie mniejsze niż 1000 m na terenie zabudowy; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 1000 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 600 m, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe lub ukształtowanie istniejącej sieci drogowej takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie na drodze klasy GP zjazdów jest dopuszczalne wyjątkowo, gdy w celu obsługi terenów przyległych do pasa drogowego brak jest innej możliwości dojazdu lub nie jest uzasadnione bądź możliwe wykonanie albo wykorzystanie drogi niższej klasy lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2;

4) droga klasy G powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż L (wyjątkowo klasy D), a odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 800 m oraz na terenie zabudowy nie mniejsze niż 500 m; dopuszcza się wyjątkowo odstępy między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie mniejsze niż 600 m, a na terenie zabudowy – nie mniejsze niż 400 m, przy czym na drodze klasy G należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas lub dodatkowej jezdni, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę;”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie odległości, o których mowa w ust. 1, jeżeli dotyczą one istniejących węzłów lub skrzyżowań, nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwe będzie oznakowanie drogi zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.”;

c) w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) może łączyć się z jezdnią główną:

- a) pośrednio – przez skrzyżowanie lub węzeł z drogą niższej lub tej samej klasy, bez konieczności spełnienia wymagań w zakresie dopuszczalnych odstępów między węzłami lub skrzyżowaniami określonych w ust. 1, albo jako dodatkowy wlot lub wylot na skrzyżowaniu w węźle typu WB lub WC, bez konieczności spełnienia wymagań określonych w § 113 ust. 7 pkt 1,
- b) bezpośrednio przez jedno- lub dwukierunkowy wjazd i wyjazd, zgodnie z § 113 – wyłącznie w przypadku dróg klasy GP i niższej;”

d) po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Zabrania się lokalizowania skrzyżowań i zjazdów na łącznicach oraz jezdniach zbierająco-rozprowadzających, o których mowa w § 91, bez względu na klasę drogi.”;

8) § 10 otrzymuje brzmienie:

„§ 10. 1. Droga składa się co najmniej z następujących elementów:

- 1) jezdni;
- 2) poboczy, z wyjątkiem przypadku, gdy w ich miejscu zaprojektowano inne elementy drogi, a w szczególności chodnik lub ścieżkę pieszo-rowerową;
- 3) urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę.

2. Zastosowanie pozostałych elementów drogi i urządzeń z nią związanych powinno wynikać przede wszystkim z funkcji drogi, prognozowanego natężenia i struktury rodzajowej ruchu oraz uwarunkowań terenowych.”;

9) w § 13 w ust. 1:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) na dwupasowej drodze dwukierunkowej poza terenem zabudowy zgodnie z tabelą, z zastrzeżeniem ust. 2:

Krętość drogi [°/km]		<80	80–160	161–240	>240
Prędkość miarodajna [km/h]	drogi klasy S	110	100	90	80
	drogi klasy GP i G z utwardzonymi poboczami	110	90	80	70
	drogi klasy GP i G bez utwardzonych poboczy	100	90	80	70

b) w pkt 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„na drodze na terenie zabudowy, z zastrzeżeniem ust. 2:”;

10) w § 14 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w jednym kierunku, na drodze klasy GP i niższej na terenie zabudowy.”;

11) w § 15 po ust. 5 dodaje się ust. 5a w brzmieniu:

„5a. W przypadku, o którym mowa w § 14 ust. 3a, minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 4,00 m.”;

12) w § 38 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Na drogach dwujezdniowych dopuszcza się zastosowanie utwardzonego pobocza o szerokości nie większej niż 2,0 m.”;

13) w § 43:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Usytuowanie chodnika względem jezdni powinno zapewniać bezpieczeństwo ruchu. Odległość chodnika od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż:

- 1) 10,0 m – w przypadku drogi klasy S na terenie zabudowy;
- 2) 5,0 m – w przypadku drogi klasy GP na terenie zabudowy;
- 3) 3,5 m – w przypadku drogi klasy G na terenie zabudowy;
- 4) 1,0 m – w przypadku drogi klasy GP i niższej poza terenem zabudowy.”;

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przy rozbudowie i przebudowie dróg dopuszcza się przyjęcie mniejszych odległości, niż określone w ust. 1 pkt 1–3, jednak w przypadku drogi klasy S i GP na terenie zabudowy pod warunkiem zastosowania ogrodzenia oddzielającego chodnik od jezdni lub innych rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu.”,

d) uchyla się ust. 4,

e) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Chodnik usytuowany bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej powinien być wyniesiony ponad ich krawędź na wysokość od 6 cm do 16 cm i oddzielony krawężnikiem. Ustalenie to nie dotyczy przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerzystów oraz zjazdów.”;

14) w § 44:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych, z zastrzeżeniem ust. 3. Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.

2. Szerokość chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 2,00 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,25 m.”,

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szerokość chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinna być mniejsza niż 1,5 m, a w przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie tej szerokości do 1,0 m.”,

c) po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

„4a. W miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie chodnika na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m.”;

15) w § 45:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pochylenie podłużne chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinno przekraczać odpowiednio dopuszczalnej wartości pochylenia niwelety jezdni określonej w § 24 ust. 2 oraz dopuszczalnej wartości pochylenia jezdni zatoki określonej w § 118 ust. 4 pkt 2 i ust. 7 pkt 2. Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować balustrady z poręczami.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadkach innych, niż określone w ust. 1, pochylenie podłużne chodnika nie powinno przekraczać 6%. Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować pochylnie lub schody i pochylnie.”;

16) w § 46 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Usytuowanie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej względem jezdni powinno zapewnić bezpieczeństwo ruchu.

2. Odległość ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej od krawędzi jezdni oraz ich usytuowanie powinny spełniać wymagania określone w § 43.”;

17) w § 47:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szerokość ścieżki rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu rowerów oraz wynosić nie mniej niż:

1) 1,5 m – gdy jest ona jednokierunkowa;

2) 2,0 m – gdy jest ona dwukierunkowa.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 3–5 w brzmieniu:

„3. Szerokość ścieżki pieszo-rowerowej, do której nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża, powinna być dostosowana do natężenia ruchu pieszych i rowerów oraz wynosić nie mniej niż:

- 1) 3,0 m – na terenie zabudowy;
- 2) 2,5 m – poza terenem zabudowy.

4. W przypadku przebudowy drogi, wyłącznie w miejscu występowania przeszkody, dopuszcza się zmniejszenie szerokości, o których mowa w ust. 3, do 2,0 m.

5. W miejscu występowania przeszkody dopuszcza się rozdzielenie ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej na co najmniej dwie odrębne części, pod warunkiem że każda z nich przeznaczona będzie do ruchu w jednym kierunku i będzie mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m.”;

18) § 48 otrzymuje brzmienie:

„§ 48. 1. Pochylenie podłużne ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej powinno spełniać wymagania określone w § 45 ust. 1 i 1a. Wysokość progów i uskoków na ścieżce rowerowej i ścieżce pieszo-rowerowej nie powinna przekraczać 1 cm.

2. Pochylenie poprzeczne ścieżki rowerowej i ścieżki pieszo-rowerowej powinno być jednostronne i wynosić od 1% do 3%, w zależności od rodzaju nawierzchni, i powinno umożliwiać sprawny spływ wody opadowej.”;

19) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zieleń w pasie drogowym sytuje się, uwzględniając jej wzrost w ciągu całego okresu wegetacyjnego. Nie powinna ona zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymania drogi.”;

20) w § 53:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Minimalna szerokość pasa zieleni wynosi:

- 1) 3 m – w przypadku gdy przeznaczony jest do wegetacji drzew;
- 2) 1 m – w pozostałych przypadkach.”;

b) uchyla się ust. 2,

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

„2a. Dopuszcza się zmniejszenie szerokości pasa zieleni, o której mowa w ust. 1, przy rozbudowie i przebudowie drogi, jeżeli spełnione są wymagania zawarte w § 52 ust. 2.”;

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Odległość pnia drzewa od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m, a przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie tej odległości, jeżeli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu.”;

e) uchyla się ust. 4;

21) § 55 otrzymuje brzmienie:

„§ 55. 1. Ze względu na wymagania techniczne i użytkowe skrzyżowania dzieli się na:

- 1) zwykle – niezawierające na żadnym wlocie wyspy dzielącej kierunki ruchu lub środkowego pasa dzielącego;
- 2) skanalizowane – zawierające co najmniej na jednym wlocie wyspę dzielącą lub środkowy pas dzielący;
- 3) typu rondo – zawierające wyspę środkową, wokół której odbywa się ruch okrężny pojazdów; w przypadkach określonych w § 75 ust. 3 wyspa może być przejezdna.

2. Uwzględniając warunki połączeń dróg, zawarte w § 9 ust. 1, określa się zakres stosowania węzłów i skrzyżowań:

- 1) na połączeniu drogi klasy A z drogami klasy A, S, GP i G stosuje się węzeł;
- 2) na połączeniu drogi klasy S:
  - a) z drogą klasy S – stosuje się węzeł,

- b) z drogami klasy GP, G i Z – stosuje się węzeł, przy czym dopuszcza się zastosowanie:
  - skrzyżowania skanalizowanego, umożliwiającego tylko skręty w prawą stronę – wyjątkowo, gdy nie jest uzasadniona budowa węzła,
  - skrzyżowania skanalizowanego lub typu rondo – na początku lub końcu tej drogi;
- 3) na połączeniu drogi klasy GP:
  - a) z drogami klasy GP, G i Z – stosuje się węzeł, skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo,
  - b) z drogą klasy L – stosuje się skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo;
- 4) na połączeniu drogi klasy G:
  - a) z drogami klasy G i Z – stosuje się węzeł, skrzyżowanie skanalizowane lub typu rondo,
  - b) z drogami klasy L i D – stosuje się skrzyżowanie zwykłe, skanalizowane lub typu rondo;
- 5) na połączeniu dróg klasy Z, L i D z drogami tych samych lub niższych klas stosuje się skrzyżowanie zwykłe, skanalizowane lub typu rondo, przy czym na połączeniu dwóch dróg klasy Z dopuszcza się zastosowanie węzła.

3. Przejazd drogowy stosuje się w przypadku, gdy z § 9 ust. 1 nie wynika możliwość połączenia dróg danych klas albo gdy nie zachodzi potrzeba wykonania węzła lub skrzyżowania.”;

22) § 58 i § 59 otrzymują brzmienie:

„§ 58. Prędkość miarodajną na odcinku drogi poprzedzającym rondo, o którym mowa w § 55 ust. 2 pkt 2 lit. b tiret drugie, ogranicza się do 50 km/h albo wyjątkowo do 60 km/h.

§ 59. Na początku lub na końcu drogi klasy S oraz na nowej drodze klasy GP lub G liczba wlotów skrzyżowania nie może być większa niż cztery, z wyjątkiem skrzyżowania typu rondo.”;

23) w § 62:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Ukształtowanie wysokościowe powierzchni jezdni skrzyżowania dostosowuje się do pochylenia podłużnego i poprzecznego drogi z pierwszeństwem przejazdu oraz torowiska tramwajowego, o ile takie występuje, przy jednoczesnym zapewnieniu sprawnego odprowadzenia wody opadowej ze skrzyżowania. W przypadku skrzyżowania dróg bez pierwszeństwa przejazdu oraz ronda należy wzajemnie dostosować pochylenia podłużne i poprzeczne dróg, w celu zapewnienia sprawnego odprowadzenia wody.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pochylenie podłużne drogi podporządkowanej nie powinno być większe niż 3% na długości co najmniej 20 m od krawędzi jezdni drogi z pierwszeństwem przejazdu lub od krawędzi jezdni na rondzie.”;

24) w § 66:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na skrzyżowaniu stosuje się na wlocie z pierwszeństwem przejazdu:

- 1) drogi klasy S – wyłącznie na skrzyżowaniu znajdującym się na początku lub na końcu tej drogi;
- 2) drogi klasy GP.

2. Na drogach niższych klas, niż wymienione w ust. 1, dopuszcza się stosowanie dodatkowego pasa ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie z pierwszeństwem przejazdu.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w lewo na wlocie drogi podporządkowanej może być stosowany wyłącznie na skrzyżowaniu wyposażonym w sygnalizację świetlną.”;

25) w § 67:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu dla pojazdów skręcających w prawo może być stosowany tylko na wlocie drogi z pierwszeństwem przejazdu, przy czym warunek ten nie ma zastosowania do skrzyżowań z sygnalizacją świetlną oraz typu rondo.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) w ust. 3:

– w pkt 2 przypisy do tabeli otrzymują brzmienie:

„<sup>1)</sup> W przypadku drogi klasy Z jest to prędkość projektowa.

<sup>2)</sup> W przypadku gdy na wlocie jest wyznaczone przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów lub gdy skrzyżowanie wyposażone jest w sygnalizację świetlną, należy przyjąć długość odcinka zwalniania jak dla promienia łuku równego 10 m.”;

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„<sup>3)</sup> odcinek akumulacji, gdy na wlocie jest wyznaczone przejście dla pieszych lub przejazd dla rowerzystów lub gdy skrzyżowanie jest wyposażone w sygnalizację świetlną; długość odcinka akumulacji nie powinna być mniejsza niż 20 m.”;

26) w § 68:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu na skrzyżowaniu z prawej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu klasy S, GP lub G może być stosowany na skrzyżowaniu, na którym nie ma i nie przewiduje się sygnalizacji świetlnej.”;

b) uchyla się ust. 2;

27) w § 69 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dodatkowy pas ruchu z lewej strony wylotu drogi z pierwszeństwem przejazdu może być stosowany na dwujezdniowej drodze klasy GP, jeżeli na skrzyżowaniu nie ma i nie przewiduje się sygnalizacji świetlnej.”;

28) w § 72 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Krzywą koszową o stosunku promieni  $R_1 : R_2 : R_3 = n : 1 : m$ , gdzie  $n$  i  $m$  wynosi 2 lub 3, można stosować, jeżeli ułatwia ona ruch pojazdom skręcającym w prawo, a jednocześnie nie pogarsza warunków ruchu na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów oraz nie utrudnia obserwacji pojazdów relacji kolidujących. Środkowy promień krzywej koszowej nie może być mniejszy niż 9 m, a kąty środkowe początkowego i końcowego łuku powinny mieć po  $15^\circ$ .”;

29) § 75 otrzymuje brzmienie:

„§ 75. 1. Rondo należy projektować w taki sposób, aby zapewnić odgięcie torów ruchu pojazdów, wymuszające zmniejszenie prędkości. Typ i wymiary ronda, w zależności od klasy drogi, ustala się zgodnie z tabelą:

Klasa drogi	Typ ronda	Średnica wyspy środkowej [m]	Zewnętrzna średnica ronda [m]
D, L	mini	od 3 do 10	do 24
D, L, Z, G	małe	powyżej 10 do 28	powyżej 24 do 40
Z, G, GP, S <sup>*)</sup>	średnie	powyżej 28 do 50	powyżej 40 do 65
G, GP, S <sup>*)</sup>	duże	powyżej 50	powyżej 65

<sup>\*)</sup> Tylko w przypadku, o którym mowa w § 55 ust. 2 pkt 2 lit. b tiret drugim.

2. Dopuszcza się stosowanie rond małych, średnich i dużych o kształcie zewnętrznej krawędzi i wyspy środkowej innych niż kołowy.

3. Wyspa środkowa ronda typu mini może być przejezdna lub częściowo przejezdna dla wszystkich pojazdów. Na rondach małych, średnich i dużych dopuszcza się zastosowanie takich rozwiązań projektowych, które umożliwią przejazd po wyspie środkowej wyłącznie pojazdom nienormatywnym.”;

30) po § 76 dodaje się § 76a w brzmieniu:

„§ 76a. Ze względu na wymagania techniczne i użytkowe zjazdy dzieli się na:

1) publiczne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy do nieruchomości gruntowych usytuowanych poza pasem drogowym:

a) na których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,

b) na których usytuowana jest lub planowane jest usytuowanie nieruchomości budynkowej lub lokalowej, w których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym,

c) które stanowią lub będą stanowić dojazd do nieruchomości wymienionych w lit. a lub b;

2) indywidualne – określone przez zarządcę drogi jako zjazdy niebędące zjazdami publicznymi.”;

31) § 78 i § 79 otrzymują brzmienie:

„§ 78. 1. Zjazd publiczny sytuuje się zgodnie z warunkami określonymi w § 113 ust. 7 oraz § 170 ust. 1.

2. Zjazd publiczny powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość całkowita, mierzona prostopadłe do osi zjazdu, nie mniejsza niż 5,00 m, w tym:
  - a) szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokrągłeń, o których mowa w pkt 2 – nie mniejsza niż 3,50 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, mierzona prostopadłe do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu,
  - b) szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;
- 2) przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 5,00 m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrzyżnych;
- 3) pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%;
- 4) nawierzchnia:
  - a) jezdni – twarda ulepszona,
  - b) poboczy – co najmniej gruntowa ulepszona;
- 5) połączenie zjazdu z drogą wykonane zgodnie z § 113 ust. 1, 3–5, 9 i 10.

§ 79. Zjazd indywidualny powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) szerokość całkowita, mierzona prostopadłe do osi zjazdu, nie mniejsza niż 4,50 m, w tym:
  - a) szerokość jezdni, bez uwzględnienia wyokrągłeń lub skosów, o których mowa w pkt 2 – nie mniejsza niż 3,00 m i nie większa niż szerokość jezdni na drodze, mierzona prostopadłe do osi jezdni w miejscu jej przecięcia z osią zjazdu,
  - b) szerokość obustronnych poboczy – nie mniejsza niż 0,75 m każde;
- 2) przecięcie krawędzi jezdni zjazdu i drogi wyokrąglone łukiem kołowym o promieniu nie mniejszym niż 3,00 m lub ścięte skosem o proporcji  $n : m$ , gdzie  $n = m \geq 1,50$  m, wyłącznie dla projektowanych relacji skrzyżnych;
- 3) pochylenie podłużne zjazdu dostosowane do ukształtowania elementów drogi, które ten zjazd przecina, jednak nie większe niż 5,0%;
- 4) nawierzchnia:
  - a) jezdni na terenie zabudowy – twarda ulepszona,
  - b) jezdni poza terenem zabudowy oraz poboczy – co najmniej gruntowa ulepszona.”;

32) w § 80 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zakres stosowania węzłów, o których mowa w ust. 1, określono w tabeli:

Klasa drogi	A	S	GP	G	Z
A	WA	WA	WA, WB	WB, (WA)	–
S	WA	WA	WA, WB	WB, (WA)	WB, (WA)
GP	WA, WB	WA, WB	WB, WA (WC)	WB, (WC)	WB, (WC)
G	WB, (WA)	WB, (WA)	WB, (WC)	WB, (WC)	WB, (WC)
Z	–	WB, (WA)	WB, (WC)	WB, (WC)	WB, WC

Użyte w tabeli symbole oznaczają:

WA, WB, WC – typy węzłów,

(WA), (WC) – rozwiązania dopuszczalne wyjątkowo w uzasadnionych przypadkach.”;

33) w dziale III w rozdziale 15 tytuł otrzymuje brzmienie:

„Przejazdy drogowe oraz skrzyżowania z liniami i bocznicami kolejowymi”;

34) § 100 otrzymuje brzmienie:

„§ 100. Skrzyżowanie drogi z linią lub bocznicą kolejową projektuje i wykonuje się zgodnie z przepisami dotyczącymi warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.”;



- 35) w § 103 ust. 1 otrzymuje brzmienie:  
„1. Urządzenie ściekowe, zwane dalej „ściekiem”, stosuje się w przypadku, gdy woda powierzchniowa spowodowałaby uszkodzenie elementów korpusu drogi, oraz na obszarze, z którego odprowadzenie wody powierzchniowej bezpośrednio do ziemi lub do odbiornika wody nie jest możliwe lub nie jest dopuszczalne.”;
- 36) w § 106 ust. 4 otrzymuje brzmienie:  
„4. W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią dopuszcza się usytuowanie kolektora kanalizacji deszczowej pod jezdnią, pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu:  
1) na drodze klasy Z, L i D;  
2) przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy GP i G na terenie zabudowy.”;
- 37) w § 109 w ust. 1 pkt 12 otrzymuje brzmienie:  
„12) w obrębie przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerzystów i dojścia do przystanków komunikacji zbiorowej na terenie zabudowy.”;
- 38) w § 110:  
a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:  
„1. Droga w zależności od potrzeb może być wyposażona w obiekty i urządzenia obsługi uczestników ruchu. Do obiektów tych i urządzeń zalicza się w szczególności MOP, punkty kontroli pojazdów, MPO, zatoki postojowe, zatoki autobusowe, perony tramwajowe, pętle autobusowe, place do zawracania, mijanki, przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerzystów.”;  
b) uchyla się ust. 3;
- 39) w § 111:  
a) w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy A lub rozbudowie i przebudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy A, w przypadku istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu, dopuszcza się zmniejszenie do 50% tych odległości.”;  
b) w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy S lub rozbudowie i przebudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy S, w przypadku istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu, dopuszcza się zmniejszenie do 50% tych odległości.”;
- 40) w § 112 w ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Przy rozbudowie i przebudowie drogi klasy S lub rozbudowie i przebudowie drogi niższej klasy do parametrów drogi klasy S dopuszcza się odrębne usytuowanie istniejących obiektów i urządzeń obsługi uczestników ruchu przy dodatkowej jezdni, która powinna być połączona z jezdnią drogi klasy S jednym wyjazdem i wjazdem.”;
- 41) w § 113 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Wyjazd i wjazd na drogę klasy A lub S z obiektu i urządzenia obsługi uczestników ruchu powinny być zlokalizowane oddzielnie dla każdego kierunku ruchu oraz spełniać wymagania określone dla MOP w § 166.”;
- 42) w § 114 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  
„1a. Dopuszcza się wyposażenie:  
1) MOP I – w punkty ładowania, stacje ładowania oraz ogólnodostępne stacje ładowania;  
2) MOP II i MOP III – w punkty ładowania, stacje ładowania, ogólnodostępne stacje ładowania, punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG), stacje gazu ziemnego oraz punkty tankowania wodoru  
– w rozumieniu przepisów o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”;
- 43) w § 115 uchyla się ust. 3;

44) w § 116:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dla samochodów osobowych:

Rodzaj pojazdu	Usytuowanie pod kątem [°]*)	Długość [m]	Szerokość [m]
Samochód osobowy	90	5,00	2,50
	0	6,00	2,50
Samochód osobowy z przyczepą	0	10,00	2,50
Samochód dla osób niepełnosprawnych	90	5,00	3,60
	0	6,00	3,60

\*) Wymiary stanowisk postojowych przy innych kątach usytuowania w stosunku do krawędzi jezdni powinny być ustalone z zachowaniem wymiarów podanych dla kąta 90°.;”

b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Nawierzchnię stanowisk postojowych dla samochodów dla osób niepełnosprawnych wykonuje się jako twardą ulepszoną. Zabrania się stosowania nawierzchni twardych nieulepszonych, gruntowych i azurowych.”;

45) w § 119:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przy przebudowie drogi na terenie zabudowy dopuszcza się wyjątkowo inne usytuowanie zatoki autobusowej niż określono w ust. 1 pkt 2.”;

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

„3a. Zatokę autobusową wykonuje się na drodze, przeznaczonej do prowadzenia regularnego autobusowego publicznego transportu zbiorowego:

1) klasy GP;

2) jednojezdniowej klasy G, Z, L i D, przeznaczonej do ruchu w obu kierunkach, jeżeli miarodajne natężenie ruchu wynosi powyżej 400 P/h.

3b. Dopuszcza się niewykonanie zatoki, o której mowa w ust. 3a, na terenie zabudowy w przypadku, gdy na drodze zapewniona jest wymagana odległość widoczności na zatrzymanie.”;

c) uchyla się ust. 5,

d) dodaje się ust. 11 w brzmieniu:

„11. Przepisy ust. 1–10 stosuje się odpowiednio do zatok trolejbusowych oraz trolejbusowo-autobusowych.”;

46) w § 121 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zjazd z drogi do urządzeń obsługi miejsca widokowego, kultu lub pamięci powinien spełniać wymagania określone w § 77 i § 78.”;

47) uchyla się § 123;

48) w § 124 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do pętli trolejbusowych oraz trolejbusowo-autobusowych.”;

49) w § 125:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W przypadku nieprzelotowego zakończenia drogi wykonuje się plac do zawracania samochodów.”;

b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Plac do zawracania na drodze, stanowiącej drogę pożarową w rozumieniu przepisów o ochronie przeciwpożarowej, powinien spełniać wymagania określone w przepisach o przeciwpożarowym zaopatrzeniu w wodę oraz drogach pożarowych.”;

50) w § 132 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Droga klasy A i S powinna być ogrodzona obustronnie na całej długości w sposób uniemożliwiający przedostanie się ludzi i zwierząt, z wyjątkiem dojścia do zatoki, o której mowa w § 119 ust. 3.”;

51) w § 140:

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

- „1) urządzenia telekomunikacyjne, oprócz telekomunikacyjnych urządzeń końcowych, oraz w szczególności linie, kanalizacje kablowe, słupy, wieże, maszty, kable, przewody oraz osprzęt, wykorzystywane do zapewnienia telekomunikacji;
- 2) urządzenia służące do doprowadzania lub odprowadzania płynów, pary, gazu lub energii elektrycznej, w tym elementy sieci elektroenergetycznej, gazowej, ciepłowniczej, wodociągowej, kanalizacji sanitarnej oraz elementy sieci kanalizacji deszczowej lub ogólnospławnej niesłużące odwodnieniu drogi;”

b) uchyla się ust. 7,

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Infrastruktura podziemna nie może być sytuowana pod istniejącą i docelową jezdnią drogi. W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią dopuszcza się usytuowanie infrastruktury podziemnej pod jezdnią drogi klasy L i D na terenie zabudowy, pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu.”

d) uchyla się ust. 9;

52) po § 155 dodaje się § 155a w brzmieniu:

„§ 155a. Droga, stanowiąca drogę pożarową w rozumieniu przepisów o ochronie przeciwpożarowej, powinna spełniać dodatkowo wymagania określone w przepisach o przeciwpożarowym zaopatrzeniu w wodę oraz drogach pożarowych.”;

53) w § 159 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Jezdnia wjazdu awaryjnego powinna umożliwiać przejazd pojazdów o nacisku osi co najmniej 115 kN, przy czym jej szerokość nie może być mniejsza niż 4,0 m, a promień zewnętrznego łuku nie może być mniejszy niż 11,0 m.”;

54) w § 160:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. MOP II i MOP III na drodze klasy A lub S powinien być wyposażony w parking ze stanowiskami postojowymi przeznaczonymi dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne. Liczba miejsc postojowych powinna stanowić co najmniej 10% liczby wszystkich stanowisk postojowych dla samochodów ciężarowych, przy czym nie mniej niż dwa.

2. Stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne nie mogą być usytuowane:

- 1) w odległości mniejszej niż 30 m od budynków i urządzeń przeznaczonych dla uczestników ruchu;
- 2) w odległości mniejszej niż 15 m od hydrantów i stanowisk postojowych dla innych pojazdów;
- 3) w zagłębieniach terenu, w terenie podmokłym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów, studzienek oraz urządzeń melioracyjnych.”

b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Do stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne doprowadza się dojazd co najmniej o parametrach technicznych określonych w § 159 ust. 2.”

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Wyposażenie w zakresie przeciwpożarowym parkingu, o którym mowa w ust. 1, oraz jego zaopatrzenie wodne dla celów ratowniczych powinny spełniać wymagania określone w przepisach dotyczących parkingów, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne.”;

55) § 161 i § 162 otrzymują brzmienie:

„§ 161. Przy drodze, poza jej pasem drogowym, mogą być lokalizowane parkingi, na które są usuwane pojazdy przewożące towary niebezpieczne, zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Przepisy te stosuje się odpowiednio przy określaniu parametrów technicznych tych parkingów i ich niezbędnego wyposażenia.

§ 162. 1. Jeżeli droga jest ogrodzona, to w ogrodzeniu umieszcza się bramy awaryjne o szerokości nie mniejszej niż 3,6 m, usytuowane w miejscach przydatnych dla służb ratowniczych i jednostek utrzymania dróg. Bramy awaryjne powinny być w szczególności usytuowane w miejscach zapewniających dostęp do zaopatrzenia wodnego dla celów ratowniczych i dróg pożarowych.

2. Do bramy awaryjnej należy doprowadzić dojazd co najmniej o parametrach technicznych określonych w § 159 ust. 2.”;

56) § 164 otrzymuje brzmienie:

„§ 164. 1. Droga klasy A powinna mieć system urządzeń łączności alarmowej.

2. Łączność alarmowa powinna zapewniać osobom znajdującym się w pasie drogowym możliwość wezwania pomocy w ciągu całej doby.

3. Kolumny alarmowe powinny być umieszczone w szczególności:

- 1) przy gruntowym poboczu po obu stronach drogi naprzeciwko siebie w odstępach nie większych niż 2 km;
- 2) na MOP;
- 3) w innych miejscach w zależności od potrzeb.

4. Kolumna alarmowa, oznaczona numerem i standardowym znakiem z symbolem słuchawki, powinna być wyraźnie widoczna z jezdni, obok której się znajduje, w każdych warunkach atmosferycznych. Kolumna alarmowa może być wyposażona w sygnalizator zagrożenia, włączany przez służby zarządzające ruchem.

5. Kolumna alarmowa powinna być umieszczona na platformie, o wymiarach nie mniejszych niż 1,5 m na 1,0 m, a dojście do niej od strony jezdni powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m i być przystosowane dla osób niepełnosprawnych.

6. Kolumna alarmowa powinna być usytuowana w odległości od zewnętrznej krawędzi pasa awaryjnego lub opaski wynoszącej nie mniej niż 1,0 m. Kolumna alarmowa umieszczona przy krawędzi korony drogi powinna być zabezpieczona barierą ochronną.

7. W przypadku gdy kolumna alarmowa jest umieszczona przy krawędzi korony drogi na nasypie o wysokości skarpy większej niż 1,5 m, należy platformę od strony skarpy wyposażyć w poręcze.

8. Kolumna alarmowa powinna mieć piktogramy przedstawiające czynności, które należy wykonać w celu wezwania pomocy.

9. Na odcinku między kolumnami alarmowymi należy po prawej stronie jezdni autostrady umieścić, w odstępach nie rzadziej niż co 100 m, informację wskazującą kierunek, w którym znajduje się najbliższa kolumna alarmowa.

10. Łączność alarmowa powinna być układem nadawczo-odbiorczym, z ciągłą kontrolą niezawodności i identyfikacją miejsca nadania sygnału.

11. Wyposażenie stanowiska zarządzania wywołaniami alarmowymi, zlokalizowanego w obwodzie utrzymania drogi klasy A, powinno umożliwiać identyfikację meldunku pomocy i zainicjowanie niezbędnych działań ratowniczych.

12. Łączność alarmowa, w zależności od potrzeb, może być przystosowana do korzystania przez służby utrzymania drogi i Policję.”;

57) po § 164 dodaje się § 164a i § 164b w brzmieniu:

„§ 164a. 1. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe powinny, z zastrzeżeniem ust. 2, spełniać wymagania co najmniej klasy 2 odporności na pożar zarośli, zgodnie z Polską Normą dotyczącą wymagań pozaakustycznych w zakresie ogólnego bezpieczeństwa.

2. Urządzenia, o których mowa w ust. 1, wykonuje się z materiałów klasy reakcji na ogień, zgodnie z Polską Normą dotyczącą klasyfikacji ogniowej wyrobów budowlanych:

- 1) w przypadku ekranów całkowicie przekrywających drogę – co najmniej klasy B-s1, d0;
- 2) w przypadku ekranów, które częściowo przekrywają pas ruchu lub są usytuowane w odległości mniejszej niż 8 m od budynków – co najmniej klasy D.

3. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego dla drogowych urządzeń przeciwhałasowych usytuowanych na obiektach mostowych określają przepisy dotyczące warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

§ 164b. 1. Drogowe urządzenia przeciwhałasowe o długości większej niż 400 m powinny mieć wyjścia awaryjne, każde o szerokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 1,4 m i wysokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 2,5 m, w odstępach nie mniejszych niż co 200 m.

2. Między wyjściami awaryjnymi należy umieścić, w odstępach nie rzadziej niż co 50 m, widoczne dla uczestników ruchu informacje wskazujące kierunek, w którym znajduje się najbliższe wyjście awaryjne.

3. Do wyjścia awaryjnego należy doprowadzić utwardzone dojścia.”;

58) w § 171 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Wymaganie, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, nie obowiązuje dla szyn w torowisku tramwajowym wspólnym z jezdnią.”;

59) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:

a) tytuł pkt 5 otrzymuje brzmienie:

**„5. Chodnik, ścieżka rowerowa i ścieżka pieszo-rowerowa”**,

b) tytuł pkt 5.2 otrzymuje brzmienie:

„5.2. Ścieżka rowerowa i ścieżka pieszo-rowerowa”;

60) załącznik nr 6 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku 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, z wyjątkiem § 3 pkt 3, § 5–8, § 8a ust. 2, § 9 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 1 i ust. 4, § 140 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 7–9 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, które stosuje się w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

**§ 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, z wyjątkiem § 3 pkt 3, § 5–8, § 8a ust. 2, § 9 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 2, ust. 3 pkt 1 i ust. 4, § 140 ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 7–9 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, które stosuje się w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem.

**§ 4.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 57 w zakresie § 164a rozporządzenia, o którym mowa w § 1, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 1 sierpnia 2019 r. (Dz. U. poz. 1643)

## WARUNKI TECHNICZNE, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ NAWIERZCHNIE JEZDNI

### 1. Rzędne wysokościowe

Przy wykonywaniu nowych oraz przy przebudowie dróg powinny być badane rzędne wysokościowe podłoża, podbudowy zasadniczej i powierzchni nawierzchni. Na drogach klasy A i S pomiar wykonuje się na siatce o rozmiarach 10 m × 10 m wraz ze sprawdzeniem rzędnych osi podłużnej jezdni i obu krawędzi. Na drogach o jezdni węższej niż 10 m sprawdza się rzędne osi podłużnej i krawędzi. Na drogach klasy GP i drogach niższych klas sprawdza się rzędne osi podłużnej jezdni i krawędzi co 20 m, a na odcinkach krzywoliniowych co 10 m. Wartości dopuszczalnych odchyień w stosunku do rzędnych projektowych określone zostały w tabeli:

Rodzaj warstwy konstrukcyjnej	Dopuszczalne odchylenie
Podłoże	-2 cm, +0 cm
Podbudowa zasadnicza	-1 cm, +0 cm
Warstwa ścieralna lub warstwa nawierzchniowa z betonu cementowego	±1 cm

Wymaga się, aby 95% zmierzonych rzędnych danej warstwy nie przekraczało dopuszczalnych odchyień.

### 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, np. z wykorzystaniem planografu (w miejscach niedostępnych dla planografu pomiar z użyciem łąty i klina).

Długość łąty w pomiarze równości podłużnej powinna wynosić 4 m.

2.2. Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego 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 lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego metodą profilometryczną określone zostały w tabeli:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]	
		$IRI_{sr}^{*})$	$IRI_{max}$
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, utwardzone pobocza	1,7	3,4

\*) W przypadku:

- a) odbioru odcinków warstwy nawierzchni o całkowitej długości mniejszej niż 500 m,
  - b) 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.

W przypadku odbioru odcinków warstwy nawierzchni, na których występują dylatacje mostowe, dopuszcza się ocenę równości podłużnej z użyciem łąty (o długości 4 m) i klina. Wówczas dopuszczalne odbiorcze wartości odchyłek równości podłużnej określone zostały w tabeli:

Klasa drogi	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchyłek równości podłużnej warstwy ścieralnej lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego [mm]
A, S, GP	4
G	6

2.3. Do oceny równości podłużnej:

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

– należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łąty i klina, np. z wykorzystaniem planografu, umożliwiającego wyznaczanie odchyłek 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 z użyciem łąty i klina.

Wartości dopuszczalne odchyłek równości podłużnej przy odbiorze warstwy planografem (łątą i klinem) określone zostały w tabeli:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchyłek równości podłużnej warstwy [mm]		
		ścieralna lub nawierzchniowa z betonu cementowego	wiążąca	podbudowa zasadnicza
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, utwardzone pobocza	6 (dotyczy jedynie klasy Z)	9	12
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	12	15

### 3. Ocena równości poprzecznej

3.1. W pomiarach równości poprzecznej warstw konstrukcji nawierzchni należy stosować metody:

- 1) profilometryczną równoważną użyciu łąty i klina;
- 2) łąty i klina.

3.2. Do oceny równości poprzecznej warstwy ścieralnej lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę profilometryczną umożliwiającą wyznaczenie odchylenia równości w przekroju poprzecznym pasa ruchu (elementu nawierzchni). 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, natomiast ocenie podlega wartość średnia z kolejnych 5 metrów.

## 3.3. Do oceny równości poprzecznej:

- 1) warstwy ścieralnej lub warstwy nawierzchniowej z betonu cementowego dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów,
  - 2) warstw wiążącej i podbudowy nawierzchni dróg wszystkich klas oraz w miejscach niedostępnych dla profilografu
- dopuszcza się stosowanie metody pomiaru 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 określone zostały w tabeli:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchyłeń równości poprzecznej warstwy [mm]		
		ścieralna lub nawierzchniowa z betonu cementowego	wiążąca	podbudowa zasadnicza
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, utwardzone pobocza	6	9	12
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 l/m<sup>2</sup>, przy 100% poślizgu opony testowej rowkowanej (*ribbed tyre*) rozmiaru 165 R 15 – zalecanej przez Światową Organizację Drogową (PIARC). Dopuszcza się inną wiarygodną metodę równoważną, 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 określone zostały w tabeli:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Minimalna wartość miarodajnego współczynnika tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni	
		30 km/h	60 km/h
A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne <sup>*)</sup>	0,48 <sup>**)</sup>	0,44
	Pasy włączania i wyłączenia, jezdnie łącznic	0,50 <sup>**)</sup>	0,46
GP, G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza <sup>*)</sup>	0,46 <sup>**)</sup>	0,37

<sup>\*)</sup> W przypadku pasów awaryjnych i utwardzonych poboczy wykonywanych w jednym ciągu technologicznym wymagania można uznać za spełnione na podstawie pozytywnych parametrów nawierzchni pasów ruchu.

<sup>\*\*)</sup> Wartości wymagań dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.