

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 1 sierpnia 2019 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie²⁾

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;”

¹⁾ 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).

²⁾ 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:

„¹⁾ W przypadku drogi klasy Z jest to prędkość projektowa.

²⁾ 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:

„³⁾ 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° .”;

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 ^{*)}	średnie	powyżej 28 do 50	powyżej 40 do 65
G, GP, S ^{*)}	duże	powyżej 50	powyżej 65

^{*)} 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 skrętnych;
- 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 skrętnych;
- 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]	
		$IRI_{\text{sr}}^{*})$	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/m², 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 ^{*)}	0,48 ^{**)}	0,44
	Pasy włączania i wyłączenia, jezdnie łącznic	0,50 ^{**)}	0,46
GP, G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, jezdnie łącznic, utwardzone pobocza ^{*)}	0,46 ^{**)}	0,37

^{*)} W przypadku pasów awaryjnych i utwardzonych poboczy wykonywanych w jednym ciągu technologicznym wymagania można uznać za spełnione na podstawie pozytywnych parametrów nawierzchni pasów ruchu.

^{**)} Wartości wymagań dla odcinków nawierzchni, na których nie można wykonać pomiarów z prędkością 60 km/h.