

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

z dnia ..... 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie**<sup>2)</sup>

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:

---

<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 ..... pod numerem ....., 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).

„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 sytuuje 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) zwykłe – 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.”;

„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 sytuuje się uwzględniając jej wzrost w ciągu całego okresu wegetacyjnego. Nie powinna ona zagrażać bezpieczeństwu uczestników ruchu, ograniczać wymaganego pola widoczności, skrajni drogi oraz utrudniać utrzymanie 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) zwykłe – 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.”;