

## **ROZPORZĄDZENIE**

### **MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2014 r.

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

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 oraz z 2014 r. poz. 40) zarządza się, co następuje:

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

1) w § 3:

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

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

b) po pkt 15 dodaje się pkt 16 i 17 w brzmieniu:

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

17) drodze o przekroju 2+1 – rozumie się przez to jednojezdniową, dwupasową drogę dwukierunkową z zespołem leżących na przemian dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania;”;

2) § 4 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 65, poz. 407, z 2012 r. poz. 560, z 2013 r. poz. 181 oraz z 2014 r. poz. 186.

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

- 1) autostrady, oznaczone dalej symbolem „A”;
- 2) ekspresowe, oznaczone dalej symbolem „S”;
- 3) główne ruchu przyspieszonego, oznaczone dalej symbolem „GP”;
- 4) główne, oznaczone dalej symbolem „G”;
- 5) zbiorcze, oznaczone dalej symbolem „Z”;
- 6) lokalne, oznaczone dalej symbolem „L”;
- 7) dojazdowe, oznaczone dalej symbolem „D”.

2. Droga, zaliczona do jednej z kategorii w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, powinna spełniać wymagania techniczne określone dla następujących klas, z zastrzeżeniem, że droga klasy A lub S może być wyłącznie drogą krajową:

- 1) krajowa – co najmniej klasy GP;
- 2) wojewódzka – co najmniej klasy G;
- 3) powiatowa – co najmniej klasy Z;
- 4) gminna – klasy D i wyższych.

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

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

„§ 8a. Obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej może być realizowana poprzez:

- 1) inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości – zlokalizowane poza jej pasem drogowym;
- 2) dodatkowe jezdnie, odpowiadające wymaganiom technicznym drogi, o której mowa w § 4 ust. 2 pkt 4 – zlokalizowane w jej pasie drogowym.”;

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

„2a) na drodze o przekroju 2+1:

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

gdzie:

$V_m$  – prędkość miarodajna [km/h],

$V_p$  – prędkość projektowa [km/h];”;

- 5) § 14 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

3. Dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w obu kierunkach, z zastrzeżeniem § 15 ust. 3:

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

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

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

6) § 15 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) Rozdział 3 otrzymuje brzmienie:

### „Rozdział 3

#### Dodatkowe pasy ruchu do wyprzedzania

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

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

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

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

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

5. Ścięcie klina początkowego powinno być wykonane przy użyciu proporcji nie większej niż 1:5, natomiast klina końcowego przy użyciu proporcji nie większej niż 1:10.

6. Długość dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania, mierzona pomiędzy końcem klina początkowego a początkiem klina końcowego, w miejscach, w których ma on pełną szerokość, powinna mieścić się w przedziale od 500 do 1 500 m.

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

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

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

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

§ 29. 1. Przekrój 2+1 można stosować wyłącznie poza terenem zabudowy na istniejących lub nowoprojektowanych drogach klas GP i G oraz przy etapowaniu budowy drogi klasy S, jeżeli istniejące i prognozowane SDR mieści się w przedziale od 4 000 do 22 000.

2. Podstawowymi kryteriami zastosowania przekroju 2+1 na drodze powinny być: redukcja ryzyka wystąpienia wypadków drogowych, polegających na czołowym zderzeniu pojazdów przy wyprzedzaniu, zwiększenie przepustowości drogi i prędkości jazdy oraz poprawa komfortu jazdy poprzez zmniejszenie czasu oczekiwania na wyprzedzanie.

3. Budowa nowej drogi o przekroju 2+1 możliwa jest wtedy, gdy ze względu na poziom bezpieczeństwa ruchu, warunki ruchowe, ekonomiczne, techniczne lub środowiskowe nieuzasadniona jest budowa drogi dwujezdniowej lub jednojezdniowej, dwupasowej drogi dwukierunkowej.

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

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

2. Zespół naprzemianległych dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania stanowią co najmniej dwa dodatkowe pasy do wyprzedzania, przeznaczone do ruchu w przeciwnych kierunkach, o ile odległość pomiędzy nimi nie przekracza długości dłuższego z nich. Odległość tę mierzy się pomiędzy końcami klinów początkowych lub początkami klinów końcowych, w miejscach, w których pasy te mają pełną szerokość.

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

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

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

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

2. Minimalna szerokość pasa separującego powinna wynosić co najmniej:

- 1)  $x + b + x$ ,

gdzie:

$x$  – odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery od granicy pasa ruchu i granicy pasa separującego, określona w § 129 ust. 3 pkt 2,

$b$  – maksymalna całkowita szerokość dwustronnej bariery ochronnej;

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

gdzie:

$s$  – maksymalna całkowita szerokość separatora.

3. Pobocze drogi o przekroju 2+1 powinno:

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

§ 29c. 1. Na drodze o przekroju 2+1:

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

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

8) w § 38:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Utwardzone pobocze powinno mieć szerokość nie większą niż 1,5 m, a jego pochylenie podłużne i poprzeczne powinno być dostosowane do pochyleń pasa ruchu, przy którym się ono znajduje.”,

b) uchyla się ust. 3;

9) w § 46 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Na drogach klasy G, Z, L i D dopuszcza się wyznaczenie pasów ruchu dla rowerów o szerokości nie mniejszej niż 1,5 m i nie większej niż 3,0 m każdy. Pas ruchu dla rowerów powinien być oddzielony od sąsiedniego pasa ruchu znakami poziomymi.”;

10) w § 91 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Jezdnię zbierająco-rozprowadzającą można stosować na węźle lub na odcinku drogi między węzłami w celu ograniczenia liczby wjazdów i wyjazdów na drogę oraz eliminacji manewrów przeplatania z jezdni głównej. Jezdnia zbierająco-rozprowadzająca nie może obsługiwać ruchu, o którym mowa w § 8a.”;

11) w § 114 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Liczbę stanowisk postojowych w części parkingowej należy określić indywidualnie z uwzględnieniem w szczególności SDR i częstotliwości występowania MOP oraz ograniczeń wynikających z oceny oddziaływania na środowisko.”;

12) w § 126 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na jednojezdniowej, jednopasowej drodze dwukierunkowej powinny być stosowane mijanki. Odległość między mijankami powinna zapewniać ich wzajemną widoczność, przy czym nie powinny być one usytuowane rzadziej niż co 1 km.”;

13) w § 129 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Dopuszcza się odległość lica prowadnicy lub podstawy bariery ochronnej nie mniejszą niż 0,5 m:

- 1) od krawędzi pasa ruchu – jeżeli na krawędzi pasa ruchu znajduje się krawężnik o wysokości co najmniej 0,12 m;
- 2) od granicy pasa ruchu i granicy dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania – jeżeli dotyczy dwustronnej bariery ochronnej usytuowanej na drodze o przekroju 2+1, przy czym odległość pomiędzy licami prowadnic lub podstaw dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej, nie może być mniejsza niż 5,5 m.”;

14) § 143 otrzymuje brzmienie:

„§ 143. 1. W celu prawidłowego zaprojektowania i wykonania drogowej budowli ziemnej powinny być przeprowadzone badania geotechniczne, a w razie potrzeby geologiczno-inżynierskie gruntów, zgodnie z wymaganiami określonymi w Polskiej Normie i przepisach odrębnych.

2. W celu dokonania oceny podłoża oprócz podstawowych badań geotechnicznych powinny być przeprowadzone badania specjalistyczne wymagane do zaprojektowania budowli ziemnej i konstrukcji nawierzchni oraz innych urządzeń technicznych posadowionych w pasie drogowym.”;

15) § 144 otrzymuje brzmienie:

„§ 144. 1. Sprawdzenie ogólnej stateczności skarp i zboczy powinno być wykonywane zgodnie z Polską Normą.

2. Budowla ziemna powinna być tak zaprojektowana, aby dopuszczalne osiadania eksploatacyjne powierzchni korpusu nasypu i podłoża drogowej budowli ziemnej nie przekraczały wartości dopuszczalnej równej 10 cm, z wyjątkiem styku z obiektem



inżynierskim. W miejscu styku powinny być zastosowane rozwiązania konstrukcyjne zapobiegające powstaniu uskoku, a osiadania nasypu powinny być równe osiadaniu obiektu inżynierskiego i nie powinny powodować deformacji profilu nawierzchni. Należy je obliczyć według Polskiej Normy. Obliczenia osiadania nasypu i podłoża budowli ziemnej mogą być pominięte, jeśli do głębokości strefy aktywnej, określonej zgodnie z Polską Normą, występują grunty:

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

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

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

16) § 148 otrzymuje brzmienie:

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

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

17) § 151 otrzymuje brzmienie:

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

- 1) dróg klasy A, S i GP – 115 kN;
- 2) dróg klasy G i Z – 115 kN lub 100 kN w przypadku ruchu projektowego poniżej 2,5 mln równoważnych osi standardowych 100 kN w okresie projektowym;
- 3) dróg klasy L i D – od 80 kN do 115 kN w zależności od struktury rodzajowej ruchu;

- 4) stanowisk, zatok i pasów postojowych przeznaczonych dla pojazdów o masie całkowitej poniżej 3,5 t – 80 kN;
- 5) stanowisk, zatok i pasów postojowych przeznaczonych dla pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t oraz zatok autobusowych – 115 kN.”;
- 18) w § 152:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- ”1. Konstrukcje nawierzchni jezdni dróg publicznych oraz nawierzchni przeznaczonych do postoju pojazdów, ruchu pieszych i rowerów, mogą być projektowane indywidualnie lub według katalogów typowych konstrukcji, z zastrzeżeniem ust. 5.”,
- b) uchyla się ust. 2 i 4;
- 19) § 154 otrzymuje brzmienie:
- „§ 154. Przebudowa nawierzchni drogi powinna być poprzedzona badaniami i oceną stanu technicznego konstrukcji nawierzchni oraz podłoża.”;
- 20) w § 168 po ust. 3 dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:
- „4. Na drodze o przekroju 2+1 powinna być zachowana dodatkowo decyzyjna odległość widoczności, zapewniająca kierującemu pojazdem poruszającym się po:
- 1) zasadniczym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina początkowego – widoczność tylnych świateł jadącego przed nim pojazdu, który sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu, w miejscu początku klina, przy czym należy przyjąć, że cel obserwacji umieszczony jest na wysokości 0,6 m, natomiast punkt obserwacyjny na wysokości 1,0 m w osi tego pasa;
  - 2) dodatkowym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina końcowego – widoczność krawędzi klina końcowego ograniczającej dodatkowy pas ruchu, przy czym należy przyjąć, że cel obserwacji leży na krawędzi klina w granicach tego pasa na wysokości 0,3 m, natomiast punkt obserwacyjny umieszczony jest w osi tego pasa na wysokości 1,0 m.
5. Warunki, o których mowa w ust. 4, w zależności od przyjętej prędkości miarodajnej  $V_m$ , uznaje się za spełnione, jeżeli decyzyjna odległość widoczności  $L_d$  jest równa co najmniej wartości określonej w tabeli:

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

”;

21) w § 169 uchyla się ust. 3;

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

23) w załączniku nr 6 do rozporządzenia pkt 2-4 otrzymują brzmienie:

„2. Ocena równości podłużnej

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

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

Długość łąty w pomiarze równości podłużnej powinna wynosić 4 m.

2.2. Do oceny równości podłużnej warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy A, S, GP oraz G należy stosować metodę profilometryczną bazującą na wskaźnikach równości *IRI* [mm/m]. Wartość *IRI* należy wyznaczać z krokiem co 50 m. Długość ocenianego odcinka nawierzchni nie powinna być większa niż 1 000 m. Odcinek końcowy o długości mniejszej niż 500 m należy oceniać łącznie z odcinkiem poprzedzającym.

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

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

Wartości dopuszczalne przy odbiorze warstwy ścieralnej metodą profilometryczną określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości wskaźników dla zadanego zakresu długości odcinka drogi [mm/m]	
		$IRI_{sr}^*$	$IRI_{max}$

1	2	3	4
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	1,3	2,4
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	1,5	2,7
G	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe	1,7	3,4
	Utwardzone pobocza	2,0	3,8

\* w przypadku:

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

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

### 2.3. Do oceny równości podłużnej:

- 1) warstwy ścieralnej nawierzchni dróg klasy Z, L, D oraz placów i parkingów;
  - 2) warstw wiążącej i podbudowy nawierzchni dróg wszystkich klas technicznych;
- należy stosować metodę pomiaru ciągłego równoważną użyciu łąty i klina z wykorzystaniem planografu, umożliwiającego wyznaczanie odchylenia równości podłużnej jako największej odległości (prześwitu) pomiędzy teoretyczną linią łączącą spody kółek jezdnych urządzenia a mierzoną powierzchnią warstwy [mm]. W miejscach niedostępnych dla planografu pomiar równości podłużnej warstw nawierzchni należy wykonać w sposób ciągły z użyciem łąty i klina.

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

Klasa drogi	Element nawierzchni	Dopuszczalne odbiorcze wartości odchylenia równości podłużnej warstwy [mm]		
		ścieralna	wiążąca	podbudowa

1	2	3	4	5
A, S, GP	Pasy ruchu zasadnicze, awaryjne, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, jezdnie łącznic	-	6	9
	Jezdnie MOP, utwardzone pobocza	-	9	12
G, Z	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, włączenia i wyłączenia, postojowe	6 (dotyczy jedynie klasy Z)	9	12
	Utwardzone pobocza	9 (dotyczy jedynie klasy Z)	12	15
L, D, place, parkingi	Wszystkie pasy ruchu i powierzchnie przeznaczone do ruchu i postoju pojazdów	9	12	15

### 3. Ocena równości poprzecznej

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

3.2. W miejscach niedostępnych dla profilografu pomiar równości poprzecznej warstw nawierzchni należy wykonać z użyciem łąty i klina. Długość łąty w pomiarze

równości poprzecznej powinna wynosić 2 m. Pomiar powinien być wykonywany nie rzadziej niż co 5 m.

Wartości dopuszczalne odchyień równości poprzecznej przy odbiorze warstwy określa tabela:

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

#### 4. Ocena właściwości przeciwpoślizgowych

4.1. Przy ocenie właściwości przeciwpoślizgowych 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 SRT-3 nie rzadziej niż co 50 m na nawierzchni zwilżanej wodą w ilości 0,5 l/m<sup>2</sup>, a wynik pomiaru powinien być przeliczalny na wartość przy 100% poślizgu opony testowej rowkowanej (ribbed tyre) rozmiaru 165 R 15 – zalecanej przez World Road Association PIARC – lub innej wiarygodnej metody równoważnej, jeśli dysponuje się sprawdzoną zależnością

korelacyjną umożliwiającą przeliczenie wyników pomiarów na wartości uzyskiwane zestawem SRT-3. Pomiary 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 przeciwpoślizgowych 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. Wymagane parametry miarodajnego współczynnika tarcia nawierzchni określa tabela:

Klasa drogi	Element nawierzchni	Miarodajny współczynnik tarcia przy prędkości zablokowanej opony względem nawierzchni		
		30 km/h	60 km/h	90 km/h
1	2	3	4	5
A, S	Pasy ruchu zasadnicze, dodatkowe, awaryjne	0,55	0,49	0,44
	Pasy włączania i wyłączania, jezdnie łącznic	0,55	0,51	0,47
GP, G	Pasy ruchu, pasy dodatkowe, utwardzone pobocza	0,51	0,41	0,34

”.

§ 2. Do realizacji inwestycji drogowych, dla których przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia

publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo, można stosować przepisy dotychczasowe.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY  
I ROZWOJU**



## UZASADNIENIE

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.) wynika z konieczności umożliwienia stosowania na drogach publicznych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz zmiany, zarówno pod względem uproszczenia jak i zwiększenia czytelności, wymagań w wybranych obszarach projektowania drogowego. Zasadniczo zmiany można podzielić na trzy grupy tematyczne. Pierwsza z nich dotyczy stosowania na drogach publicznych przekroju 2+1 z fizycznym rozdzieleniem przeciwnych kierunków ruchu oraz uregulowania kwestii projektowania dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania. Druga dotyczy kompleksowego unormowania i uproszczenia kwestii projektowania konstrukcji nawierzchni jezdni dróg publicznych. Trzecią grupę regulacji stanowią zmiany o charakterze porządkowym i uszczegółwiającym obowiązujące przepisy techniczno-budowlane.

Podstawowy problem, którego rozwiązanie pośrednio realizowane jest poprzez projekt rozporządzenia, dotyczy kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ze statystyk wypadków drogowych w Polsce, prowadzonych przez Komendę Główną Policji, wynika, że jedną z głównych przyczyn ich występowania są nieprawidłowe manewry wyprzedzania na odcinkach prostych i zakrętach. W szczególności dotyczy to jednojezdniowych dwupasowych dróg dwukierunkowych, które stanowią zdecydowaną większość dróg publicznych w Polsce. Najbardziej niebezpieczne pod tym względem są drogi z szerokimi utwardzonymi pobocznymi, które zachęcają kierowców do wykonywania ryzykownych manewrów wyprzedzania. Z kolei zderzenie się pojazdów w ruchu stanowi blisko 50% wszystkich wypadków drogowych w Polsce, w tym ponad 10% to zderzenia czołowe, szczególnie niebezpieczne pod względem skutków ze względu na rozwijanie dużych prędkości przy wyprzedzaniu. Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej dane oraz potrzebę poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, celem jest zastąpienie niebezpiecznych przekrojów dróg jednojezdniowych bezpieczniejszym przekrojem 2+1. Cel taki wynika m. in. z założeń Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013-2020, przyjętego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Proponowane rozwiązania idą w kierunku ograniczenia stosowania przekroju drogi 1×2 z szerokimi utwardzonymi poboczami, który zachęcał do wykonywania niebezpiecznych manewrów wyprzedzania na tzw. "trzeciego". Zamiast projektowania utwardzonych poboczy o szerokości co najmniej 2,0 m, jak to ma miejsce w obowiązującej wersji rozporządzenia, proponuje się jej ograniczenie do maksymalnie 1,5 m (zmiany w § 38). O ile budowa dróg jednojezdniowych z utwardzonymi poboczami, lecz o mniejszej szerokości, będzie nadal możliwa, o tyle w rozporządzeniu dodaje się unormowania prawne, regulujące stosowanie przekroju 2+1 z trwałym rozdzieleniem kierunków ruchu, jako alternatywy dla wcześniej stosowanego przekroju 1×2. Ideą przekroju 2+1 jest stosowanie na jednojezdniowych, dwupasowych drogach dwukierunkowych zespołu naprzemianległych dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania. Taką definicję proponuje się dodać w § 3 rozporządzenia w nowym pkt 17.

Dotychczasowe regulacje zawarte w Rozdziale 3, dotyczącym dodatkowych pasów ruchu, były bardzo ogólne i odnosiły się do przepisów w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Nowe brzmienie Rozdziału 3, w kolejnych sześciu paragrafach, kompleksowo reguluje kwestie projektowania dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania oraz określa ich parametry, w tym również dla przekroju 2+1.

W § 27 określono, że – tak jak dotychczas – dodatkowe pasy ruchu można będzie stosować na wzniesieniach w celu umożliwienia wyprzedzania pojazdów, których prędkość ruchu maleje w trakcie pokonywania wzniesienia, jak i poza wzniesieniem, w celu zwiększenia możliwości wyprzedzania pojazdów. Ze względów bezpieczeństwa oraz z zasad ruchu drogowego wynika konieczność projektowania dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania zawsze z lewej strony zasadniczego pasa ruchu. Projektowany ust. 3 uzależnia szerokość dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania od szerokości zasadniczego pasa ruchu, przy czym zmniejszenie jego szerokości do minimalnie 3,00 m uwarunkowuje się wprowadzeniem zakazu wyprzedzania dla pojazdów ciężarowych, które z reguły poruszają się wolniej od pojazdów osobowych. W dalszej części określa się m. in. długość dodatkowego pasa ruchu, która wynika z najbardziej optymalnych warunków wyprzedzania i konieczności zachowania płynności ruchu na drodze.

Zastosowanie dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania, w nowym brzmieniu § 28, determinuje się ponadto koniecznością zapewnienia odpowiednich warunków widoczności. Oprócz określonej już w rozporządzeniu widoczności na zatrzymanie pojazdu przed

przeszkodą dodaje się nowy warunek, tzw. decyzyjną odległość widoczności na zatrzymanie. Ma ona na celu zapewnienie kierującemu, poruszającemu się po zasadniczym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina początkowego, widoczności tylnych świateł jadącego przed nim pojazdu, który sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu, w miejscu początku klina, a poruszającemu się po dodatkowym pasie ruchu, przy zbliżaniu się do klina końcowego, widoczności krawędzi klina końcowego, ograniczającej dodatkowy pas ruchu. Odpowiednie parametry decyzyjnej odległości widoczności określono w nowych ust. 4 i 5 w § 168. Sformułowanie dodatkowych warunków widoczności pozwoli na poprawę warunków reakcji kierowcy podczas wykonywania manewru wyprzedzania oraz przyczyni się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nowe brzmienie § 29 oraz nowe § 29a, 29b i 29c odnoszą się bezpośrednio do projektowania dróg o przekroju 2+1. Jako podstawowe kryteria zastosowania przekroju 2+1 na drodze wskazano: redukcję ryzyka wystąpienia wypadków drogowych, polegających na czołowym zderzeniu pojazdów przy wyprzedzaniu, zwiększenie przepustowości drogi i prędkości podróży oraz poprawę komfortu jazdy poprzez zmniejszenie czasu oczekiwania na wyprzedzanie. Jednocześnie budowa nowej drogi o przekroju 2+1 możliwa będzie wyłącznie wtedy, gdy ze względu na poziom bezpieczeństwa ruchu, warunki ruchowe, ekonomiczne, techniczne lub środowiskowe nieuzasadniona jest budowa drogi dwujezdniowej lub jednojezdniowej, dwupasowej drogi dwukierunkowej. Wymienione przesłanki mają na celu zapewnienie racjonalności w projektowaniu dróg o wskazanym przekroju. Z kolei zamknięta grupa klas dróg, na których można stosować przekrój 2+1, wynika ze struktury rodzajowej i ilościowej ruchu, jaki się po nich odbywa, oraz z faktu, że w większości są to drogi krajowe. Tam też najczęściej występuje przekrój drogi z szerokimi utwardzonymi poboczami. Z przyjętymi założeniami koreluje zmiana § 13, w którym określono maksymalną wartość prędkości miarodajnej na drodze o przekroju 2+1 równą 110 km/h. Przyjęty przedział istniejącego i projektowanego SDR (definicję dodano w nowym pkt 16 w § 3), przy którym można projektować przekrój 2+1, ma na celu zapewnienie najkorzystniejszych warunków przepustowości ww. dróg oraz płynności ruchu. Przy większych lub mniejszych natężeniach ruchu nie ma uzasadnienia dla stosowania przekroju 2+1. Projekt rozporządzenia dopuszcza jedynie niezależne lokalizowanie względem siebie dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania, co wynika m. in. z mniejszej zajętości terenu oraz z konieczności unikania sytuacji, kiedy przekrój 2+1 zbliżałby się pod względem parametrów do przekroju 2×2. Bardzo ważnym czynnikiem ze względu na płynność ruchu

jest określenie w miarę jednolitego dystansu pomiędzy sąsiednimi dodatkowymi pasami przeznaczonymi do ruchu w tym samym kierunku. Wymaganie dotyczące podwójnej odległości widoczności na zatrzymanie przed przeszkodą, w przypadku dwóch łączących się klinów końcowych, wynika z konieczności zapewnienia odpowiednich warunków widoczności i zwiększenia możliwości reakcji kierowców jadących po tym samym pasie w przeciwnych kierunkach. Taka sytuacja powoduje też konieczność rozdzielania dwóch klinów końcowych powierzchnią jezdni, wyłączoną z ruchu, na odcinku co najmniej 100 m.

Jednak najistotniejszą zmianą, którą wprowadza się projektem rozporządzenia, jest możliwość rozdzielania pasów przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach na drodze o przekroju 2+1 za pomocą dwustronnej bariery ochronnej lub separatorów, trwale umocowanych w konstrukcji nawierzchni jezdni. Dotychczas stosowanie barier ochronnych możliwe było jedynie na pasie dzielącym na drogach dwujezdniowych. Zmiana polega na umożliwieniu stosowania dwustronnej bariery ochronnej na pasie separującym, który konstrukcyjnie nie dzieli jezdni na dwie części, lecz stanowi jej nierozłączny element, wyłączony z ruchu za pomocą znaków poziomych (definicja wprowadzona w nowym pkt 8a w § 3). Takie rozwiązanie może być stosowane wyłącznie w przypadku dróg o przekroju 2+1. Nie będzie miało zastosowania przy projektowaniu pojedynczych dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania. Tam rozdzielenie przeciwnych kierunków ruchu odbywać się będzie tak jak dotychczas, tj. za pomocą oznakowania poziomego. Szerokość pasa separującego zależna będzie m. in. od zastosowanego rodzaju rozdzielenia (separator lub bariera). Jednak minimalna odległość lica lub podstawy bariery od krawędzi pasa ruchu lub krawędzi dodatkowego pasa ruchu do wyprzedzania nie będzie mogła wynosić mniej niż 0,5 m. Należy podkreślić, że bariery ochronne, tak jak ma to miejsce obecnie, będą musiały spełniać wymagania normy zharmonizowanej PN-EN 1317. Różnica pomiędzy minimalną odległością bariery od krawędzi pasa a parametrem, jakim jest np. jej szerokość pracująca, określona w Normie, wynika z zasadniczego celu stosowania bariery. Ma ona przede wszystkim fizycznie uniemożliwić przejazd pojazdu na przeciwległy pas ruchu. Stąd ewentualny kąt uderzenia pojazdu w barierę będzie zdecydowanie mniejszy, niż te, które przyjęto w Normie. Ponadto dopuszcza się stosowanie jedynie dwustronnych barier ochronnych, tj. takich, które przystosowane są do przyjmowania zderzeń z obu stron. Z kolei warunek zapewnienia odległości co najmniej 5,5 m pomiędzy licami lub podstawami dwustronnej bariery ochronnej i bariery skrajnej, w części jednopasowej drogi o przekroju 2+1, wynika z konieczności zapewnienia możliwości przejazdu pojazdów w razie unieruchomienia jednego z nich. W tym

celu określono również wymagania co do szerokości i rodzaju nawierzchni pobocza. Specyfika ruchu na drodze o przekroju 2+1 warunkuje również lokalizowanie skrzyżowań (węzłów) i stosowanie zjazdów, a także wpływa na ruch pieszych i rowerów. Odpowiednie wymagania w tym zakresie, uwzględniając przede wszystkim konieczność zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zawarto w projektowanym § 29c.

Ponadto uchyla się ust. 3 w § 169 rozporządzenia, gdyż warunki zapewnienia odcinków umożliwiających wyprzedzanie na drogach jednojezdniowych wynikają z regulacji ust. 1 i 2 tego samego paragrafu i każdorazowo dostosowywane są do potrzeb. Natomiast w odniesieniu do dodatkowych pasów ruchu do wyprzedzania warunki ich stosowania określono w nowym brzemieniu Rozdziału 3.

Kolejną grupę regulacji stanowią zmiany przepisów w zakresie konstrukcji nawierzchni jezdni. Wprowadzenie niezbędnych zmian wynika przede wszystkim z potrzeby zastosowania nowych wymagań, a także technologii w procesie projektowania nawierzchni drogowych. Podstawowym celem jest likwidacja zdezaktualizowanych zapisów, które stanowiły, niemal na każdym etapie projektowania, barierę w zastosowaniu prawidłowych rozwiązań projektowych, które z kolei niekorzystnie przekładały się na realizację inwestycji drogowych. Mając na uwadze potrzebę budowy nowych, a zarazem bezpiecznych dróg o trwałej konstrukcji, dla której stany graniczne nośności i przydatności do użytkowania nie zostałyby przekroczone w okresie nie krótszym niż 30 lub 20 lat (o których mowa w § 148) należało uchylić w całości załącznik nr 4 i 5 oraz dokonać modyfikacji załącznika nr 6. Uchylenie załącznika nr 4 spowodowało konieczność wprowadzenia zmian odnoszących się do sposobu przeprowadzania badań geotechnicznych i określenia warunków gruntowo-wodnych podłoża nawierzchni. W tym zakresie przyjęto w § 143 i 144, bardziej elastyczne i adekwatne do wymagań zapisy. Uchylenie załącznika nr 5 spowodowało niezbędne zmiany w projektowaniu konstrukcji nawierzchni dróg. W tym zakresie zastosowano bardziej czytelne i jednoznaczne zapisy dotyczące wymaganych trwałości nawierzchni (w § 148). Przepisy zawarte w zmienianym rozporządzeniu określają dopuszczalne naciski osi napędowej pojazdu, które stanowią podstawę w projektowaniu konstrukcji jezdni. W związku z dynamicznym wzrostem obciążeń pojazdów, a także zmieniającą się strukturą rodzajową i ilościową ruchu istnieje potrzeba zwiększenia elastyczności w wyborze konstrukcji nawierzchni pod względem dopuszczalnych nacisków osi (w § 151).

Projekt rozporządzenia porządkuje również, a także doszczegóławia i upraszcza, obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w wybranych obszarach.

Poprzez zmianę § 4 wprowadzona zostaje jednoznaczna hierarchia oraz otwiera się katalog klas, które przypisane są poszczególnym kategoriom, w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r. poz. 260, z późn. zm.). Dotychczas np. drogi gminne nie mogły być projektowane na wyższe parametry, co budziło sprzeciw samorządów. Określenie dolnych parametrów granicznych, przy jednoczesnym otwarciu katalogu od góry, daje większą swobodę w projektowaniu, budowie i przebudowie dróg publicznych.

Dodanie § 8a jest wynikiem uwag, jakie wpływały do resortu o braku uregulowania kwestii obsługi terenów przyległych do pasa drogowego. Dotychczasowe regulacje zawarte w § 9 rozporządzenia, mówiące o warunkach połączeń dróg i stosowania zjazdów, okazały się być niewystarczające. W § 8a wskazuje się zatem, że obsługa ruchu z ww. terenów może odbywać się za pomocą: innych dróg publicznych (łączących się z drogą publiczną poprzez węzły/skrzyżowania), drogi wewnętrzne, dojścia i dojazdy do nieruchomości (połączenia poprzez zjazdy publiczne i indywidualne) – zlokalizowane poza jej pasem drogowym, a także za pomocą dodatkowych jezdni, zlokalizowanych w jej pasie drogowym. Jezdnie te muszą odpowiadać parametrom technicznym przypisanym drogom gminnym i łączyć się z drogą publiczną poprzez węzły/skrzyżowania.

W tym miejscu należy wyjaśnić zmianę ust. 1 w § 91 obowiązującego rozporządzenia, dotyczącą warunków stosowania jezdni zbierająco-rozprowadzającej. Celem stosowania jednokierunkowej jezdni zbierająco-rozprowadzającej jest ograniczenie liczby wjazdów i wyjazdów, w tym przede wszystkim manewrów przeplatania z jezdni głównej. Dotychczasowa praktyka projektowa wykazała nagminne, błędne wykorzystywanie ww. jezdni do celów obsługi terenów przyległych do pasa drogowego, w tym w szczególności do obsługi terenów przemysłowych usytuowanych wzdłuż dróg klas S i A. Jezdnia zbierająco-rozprowadzająca może służyć jedynie obsłudze ruchu na drodze głównej, a projektowana zmiana precyzuje wymagania w tym zakresie.

Zmiana § 14 i 15 upraszcza i porządkuje kwestie dotyczące wymagań dla liczby i szerokości jezdni/pasów ruchu. Uchyła się np. możliwość stosowania poza terenem zabudowy jednojezdniowej drogi czteropasowej, jako rozwiązania mało bezpiecznego i po części regulacje w tym zakresie odnosi się do projektowania dróg o przekroju 2+1. Wszystkie

wymagania odnośnie szerokości pasów ruchu przeniesione zostają do § 15. Dopuszcza się bardziej elastyczne operowanie szerokością pasa ruchu w zależności od prognozowanej struktury ilościowej i rodzajowej ruchu lub zastosowania rozwiązań uspokajających ruch. Ponadto dopuszcza się możliwość zawężania pasów kolejnych względem skrajnego pasa ruchu na drogach wyższych klas, na co wielokrotnie zwracali uwagę przedstawiciele środowisk naukowych, projektowych i zarządców dróg. Jednoznacznie zostają również określone wymagania dla dróg jednopasowych przeznaczonych do ruchu w obu kierunkach, a w tym zasady stosowania mijanek (zmiana ust. 1 w § 126).

Projektowana zmiana rozporządzenia likwiduje również zbędne bariery i ograniczenia w stosowaniu pasów ruchu dla rowerów. Dotychczas usytuowanie pasa ruchu dla rowerów możliwe było tylko przy przebudowie lub remoncie drogi publicznej. Ponadto mógł być on lokalizowany tylko przy prawej krawędzi pasa ruchu. Nieokreślona była także górna granica szerokości tego pasa. Nowe brzmienie ust. 3 w § 46 dopuszcza wyznaczanie pasów ruchu dla rowerów na drogach klas G, Z, L i D bez względu na zakres robót, przy czym jego szerokość musi mieścić się w zakresie od 1,5 do 3,0 m. Pasy ruchu dla rowerów nie będą musiały być lokalizowane przy prawej krawędzi pasów ruchu, co wynika m. in. z konieczności kanalizowania ruchu rowerowego, szczególnie na odcinkach ulic przed skrzyżowaniami (np. odrębny pas dla rowerzystów skręcających w lewo). Zachowany został warunek oddzielenia pasa ruchu dla rowerów od sąsiedniego pasa ruchu oznakowaniem poziomym, jako element odróżniający go od ścieżki rowerowej.

Z kolei zmiana ust. 3 w § 114 rozporządzenia jest konsekwencją dodania w § 3 wspomnianej już definicji średniego dobowego natężenia ruchu (SDR) i ma na celu skorelowanie brzemienia obu przepisów.

W projekcie rozporządzenia przewidziano przepis przejściowy, który dopuszcza stosowanie przepisów dotychczasowych, jeżeli dla inwestycji drogowej, przed dniem wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia, zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo. Przepis ten ma na celu ochronę zamawiających (w większości zarządców dróg publicznych) przed ewentualnymi konsekwencjami, w tym finansowymi, związanymi z realizacją zamówień publicznych. Jednocześnie przewidziano zwykły okres *vacatio legis*, tj. 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie wymaga notyfikacji, o której mowa w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.). Stosownie do przepisów ww. rozporządzenia notyfikacji podlegają przepisy techniczne odnoszące się do produktu, które mogą spowodować barierę w handlu wewnątrz Unii Europejskiej tj. utrudnić wprowadzenie danego produktu na rynek. W przypadku projektowanego rozporządzenia nie zachodzi sytuacja, w której powstawałyby ograniczenia w swobodnym przepływie towarów czy też świadczeniu usług na rynku wewnętrznym Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Przedmiotowy projekt, stosownie do § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (poz. 979) zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Rozwiązania zawarte w projekcie są zgodne z prawem Unii Europejskiej.