



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

CO SIĘ ZMIENIŁO I CO SIĘ ZMIENI
W PRZEPISACH TECHNICZNO-BUDOWLANÝCH
W ZAKRESIE DROGOWNICTWA?

Grzegorz Kuczaj

Wydział Warunków Technicznych w Departamencie Dróg i Autostrad



rozporządzenie
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.)



rozporządzenie
Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia 30 maja 2000 r.
**w sprawie warunków technicznych, jakim powinny
odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie**
(Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.)



rozporządzenie
Ministra Infrastruktury
z dnia 16 stycznia 2002 r.
**w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących
autostrad płatnych**
(Dz. U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.)



rozporządzenie
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

z dnia
w sprawie

odpowiedzialności za drogi publiczne i ich usytuowanie
(Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.)

art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane



rozporządzenie
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

z dnia
w sprawie

odpowiedzialności za drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
(Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.)

art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane



rozporządzenie
Ministerstwa Infrastruktury

z dnia
w sprawie

autostrad płatnych
(Dz. U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.)

art. 2 ust. 2 ustawy o autostradach płatnych i KFD

art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo budowlane

autostrad płatnych



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

*Co się zmieniło i co się zmieni
w przepisach techniczno-budowlanych
w zakresie drogownictwa?*

Hasłowy zakres nowelizacji	rozporządzenie 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.)		rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.)		rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.)	
Drogowe bariery ochronne	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 407)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 408)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 65, poz. 409)
Dyrektywa tunelowa (2004/54/WE)	05.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 560)	13.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 608)	-	-
Ekran akustyczny	22.02.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 181)	22.05.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 528)	-	-
Sieci szerokopasmowe	12.02.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 186)	-	-	-	-
Zakres stosowania i kanały technologiczne	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 856)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 858)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 857)
„2+1”, konstrukcje nawierzchni, klasy techniczne	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 329)	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 331)	-	-
Część drogi przeznaczona dla pieszych i rowerzystów, transport zbiorowy, bezpieczeństwo pożarowe	2016 r.	(...)	2016 r.	(...)	2016 r.	(...)



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

*Co się zmieniło i co się zmieni
w przepisach techniczno-budowlanych
w zakresie drogownictwa?*

CO SIĘ ZMIENIŁO?



Nowelizacja z 17 lutego 2015 r. (weszła w życie 25 marca 2015 r.)

- nowelizacja warunków stosowania i zasad projektowania dodatkowych pasów ruchu,
- zdefiniowanie pojęcia, określenie warunków i zasad projektowania „dróg o przekroju 2+1” (S, GP i G),
- zdefiniowanie pojęcia „SDR”,
- nowelizacja powiązań pomiędzy klasami a kategoriami dróg publicznych (otwarcie katalogu klas „od góry”, tzn. drogi gminne i powiatowe mogą być projektowane na wyższe klasy, tj. GP czy G),
- zdefiniowanie, określenie warunków stosowania i zasad projektowania dodatkowych jezdni, służących obsłudze terenów przyległych do pasa drogowego (tzw. „dróg serwisowych”),
- nowe wymagania w zakresie liczby i szerokości pasów ruchu na jezdni,
- zmniejszenie dopuszczalnej szerokości utwardzonego pobocza,
- rozszerzenie możliwości stosowania pasów ruchu dla rowerów,
- nowelizacja wymagań w zakresie konstrukcji nawierzchni drogi: określenie dopuszczalnych nacisków na oś, minimalnego okresu trwałości konstrukcji itd.,
- uchylenie załącznika nr 4 i załącznika nr 5,
- nowelizacja załącznika nr 6.



Nowelizacja z 17 lutego 2015 r. (weszła w życie 25 marca 2015 r.)

- nowelizacja warunków stosowania i zasad projektowania dodatkowych pasów ruchu,
- zdefiniowanie pojęcia, określenie warunków i zasad projektowania „dróg o przekroju 2+1” (S, GP i G),
- zdefiniowanie pojęcia „SDR”,
- nowelizacja powiązań pomiędzy klasami a kategoriami dróg publicznych (otwarcie katalogu klas „od góry”, tzn. drogi gminne i powiatowe mogą być projektowane na wyższe klasy, tj. GP czy G),
- zdefiniowanie, określenie warunków stosowania i zasad projektowania dodatkowych jezdni, służących obsłudze terenów przyległych do pasa drogowego (tzw. „dróg serwisowych”),
- nowe wymagania w zakresie liczby i szerokości pasów ruchu na jezdni,
- zmniejszenie dopuszczalnej szerokości utwardzonego pobocza,
- rozszerzenie możliwości stosowania pasów ruchu dla rowerów,
- **nowelizacja wymagań w zakresie konstrukcji nawierzchni drogi: określenie dopuszczalnych nacisków na oś, minimalnego okresu trwałości konstrukcji itd.,**
- **uchylenie załącznika nr 4 i załącznika nr 5,**
- **nowelizacja załącznika nr 6.**



17) § 148 otrzymuje brzmienie:

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

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

18) § 151 otrzymuje brzmienie:

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

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



ZAŁĄCZNIK Nr 4

**SPOSÓB PRZEPROWADZANIA BADAŃ GEOTECHNICZNYCH
I OKREŚLENIA WARUNKÓW GRUNTOWO-WODNYCH PODŁOŻA
NAWIERZCHNI**

ZAŁĄCZNIK Nr 5

PROJEKTOWANIE KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI DRÓG

ZAŁĄCZNIK Nr 6

**WARUNKI TECHNICZNE, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ
NAWIERZCHNIE JEZDNI**



~~ZAŁĄCZNIK Nr 4~~

~~SPOSÓB PRZEPROWADZANIA BADAŃ GEOTECHNICZNYCH
I OKREŚLENIA WARTOŚCI GRUNTOWEJ WODNYCH PODŁOŻA
NAWIERZCHNI~~

~~ZAŁĄCZNIK Nr 5~~

~~PROJEKTOWANIE KONSTRUKCJI NAWIERZCHNI DRÓG~~

ZAŁĄCZNIK Nr 6

WARUNKI TECHNICZNE, JAKIM POWINNY ODPOWIADAĆ
NAWIERZCHNIE JEZDNI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA

*Co się zmieniło i co się zmieni
w przepisach techniczno-budowlanych
w zakresie drogownictwa?*

CO SIĘ ZMIENI?



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnątrzresortowe)

- obejmie wszystkie trzy rozporządzenia,
- wynik prac czterech zespołów roboczych i szeregu konsultacji,
- część drogi przeznaczona do ruchu pieszych i rowerzystów: chodniki, ścieżki rowerowe, wprowadzenie pojęcia ścieżki pieszo-rowerowej, kształtowanie przejść i przejazdów dla rowerzystów, schody i pochylnie, balustrady itd.,
- osoby niepełnosprawne: jednolite standardy zabezpieczeń dla osób niewidomych i niedowidzących na przejściach dla pieszych, peronach oraz schodach i pochylniach, nowe warunki dostępności drogowych obiektów inżynierskich,
- nowe warunki i parametry projektowania infrastruktury transportu zbiorowego: perony przystankowe, torowiska tramwajowe, rozszerzenie wymagań na infrastrukturę trolejbusową,
- redefinicja skrajni drogi oraz nowe zasady określania tramwajowej skrajni drogowej (odejście od Polskiej Normy),
- zmiany w zakresie stosowania skrzyżowań i węzłów drogowych,
- nowa definicja zjazdów indywidualnych i publicznych, uszczegółowienie parametrów projektowych,



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)

- nowelizacja zasad stosowania dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach,
- nowe wymagania dla konstrukcji wsporczych dla urządzeń drogowych,
- zwiększenie minimalnej szerokości stanowiska postojowego dla samochodów osobowych,
- zmiana zasad lokalizowania infrastruktury niezwiązanej z drogą pod jezdnią,
- uporządkowanie kwestii projektowania stanowisk postojowych na MOP oraz parkingów przeznaczonych dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne,
- nowe wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego dróg i drogowych obiektów inżynierskich,
- nowe wymagania w zakresie odporności ogniowej oraz odporności na spadające odłamki drogowych urządzeń przeciwhałasowych,
- ...



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)

§ 51b

1. (...)

2. Trwałość i nośność konstrukcji torowiska wspólnego z jezdnią musi odpowiadać trwałości i nośności konstrukcji nawierzchni jezdni, określonym w dziale V rozporządzenia.

§ 171

1. Nawierzchnia jezdni drogi budowanej lub przebudowywanej musi spełniać wymagania w zakresie:

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

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



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)

§ 152a

- 1. Twarde nawierzchnie ścieżek rowerowych i ścieżek pieszo-rowerowych nie mogą być wykonywane z elementów o fazowanych krawędziach.*
- 2. Czerwona barwa nawierzchni może być stosowana wyłącznie na pasie ruchu dla rowerów, ścieżce rowerowej i ścieżce pieszo-rowerowej. Stosowanie barwy czerwonej na przejściu dla pieszych i przejeździe dla rowerzystów regulują przepisy o ruchu drogowym.*
- 3. Wymagania, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą nie być spełnione w przypadku robót budowlanych, do prowadzenia których wymagane jest uzyskanie pozwolenia wojewódzkiego konserwatora zabytków.*



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)





**Najnowsza nowelizacja
(12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnątrzresortowe)**



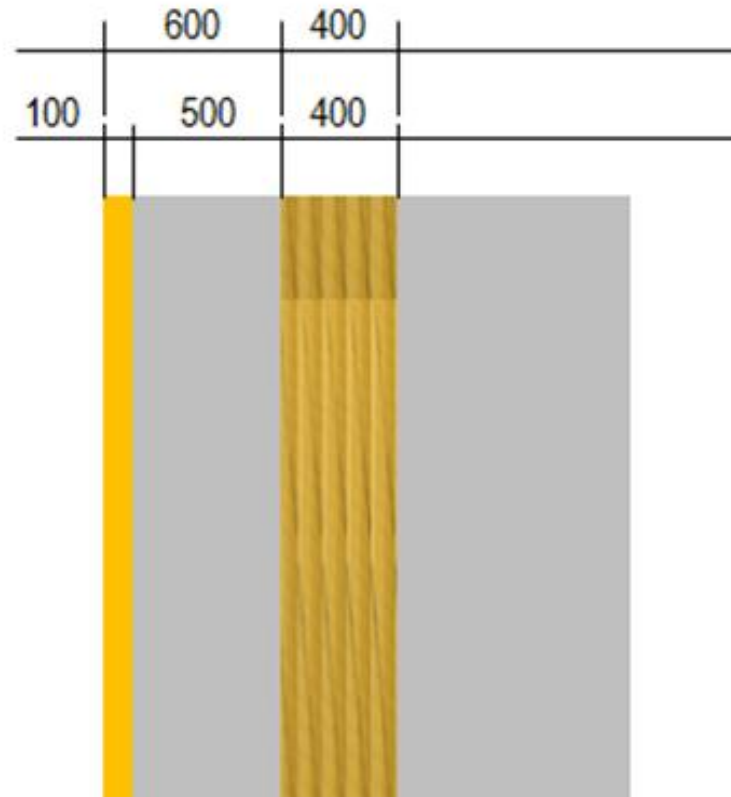


Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnątrzresortowe)





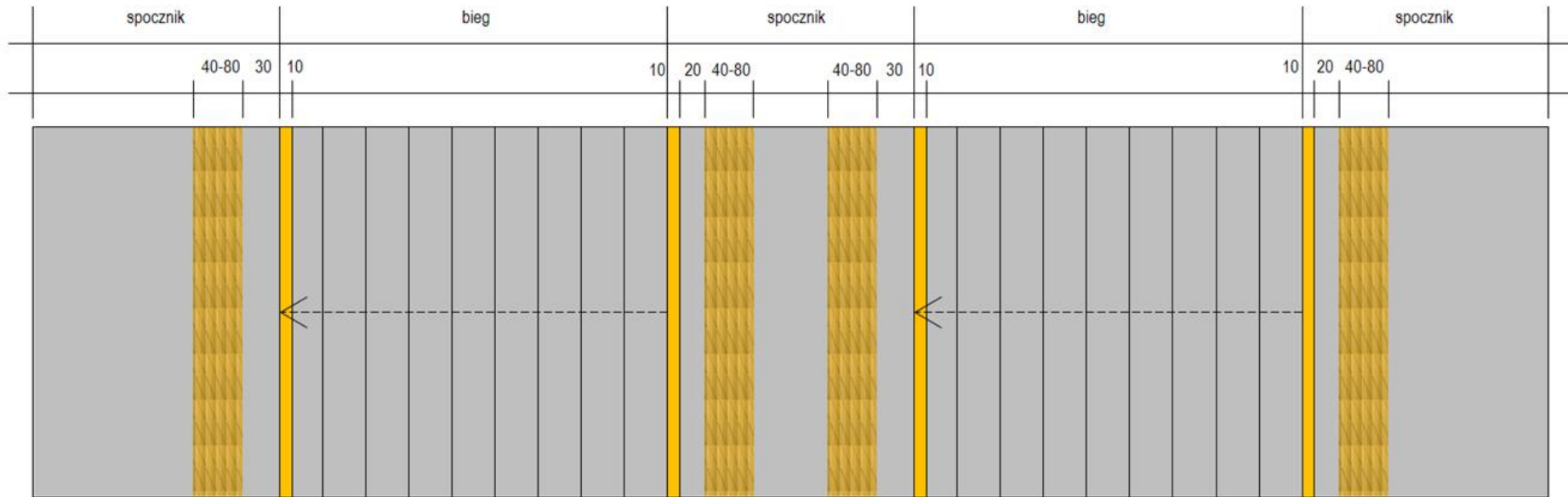
Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)



Ryc. 4. Sposób oznaczenia krawędzi użytkowej peronu na przystanku komunikacyjnym, zgodnie z proponowanym brzmieniem § 120 ust. 14 [mm].



Najnowsza nowelizacja (12-20 listopada 2015 r. uzgodnienia wewnętrzresortowe)



Ryc. 1. Przykład prostych schodów dwubiegowych z prawidłowym oznakowaniem dla osób niewidomych i niedowidzących, zgodnie z § 132 ust. 2 i 3 [cm].



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Dziękuję za uwagę!

DEPARTAMENT DRÓG I AUTOSTRAD

ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa

tel. +48 22 630 17 00, fax +48 22 630 19 09

e-mail: sekretariatDDA@mir.gov.pl,

www.mir.gov.pl