

## UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1062) z dniem 20 września 2022 r. tracą moc obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w obszarze drogownictwa, tj.:

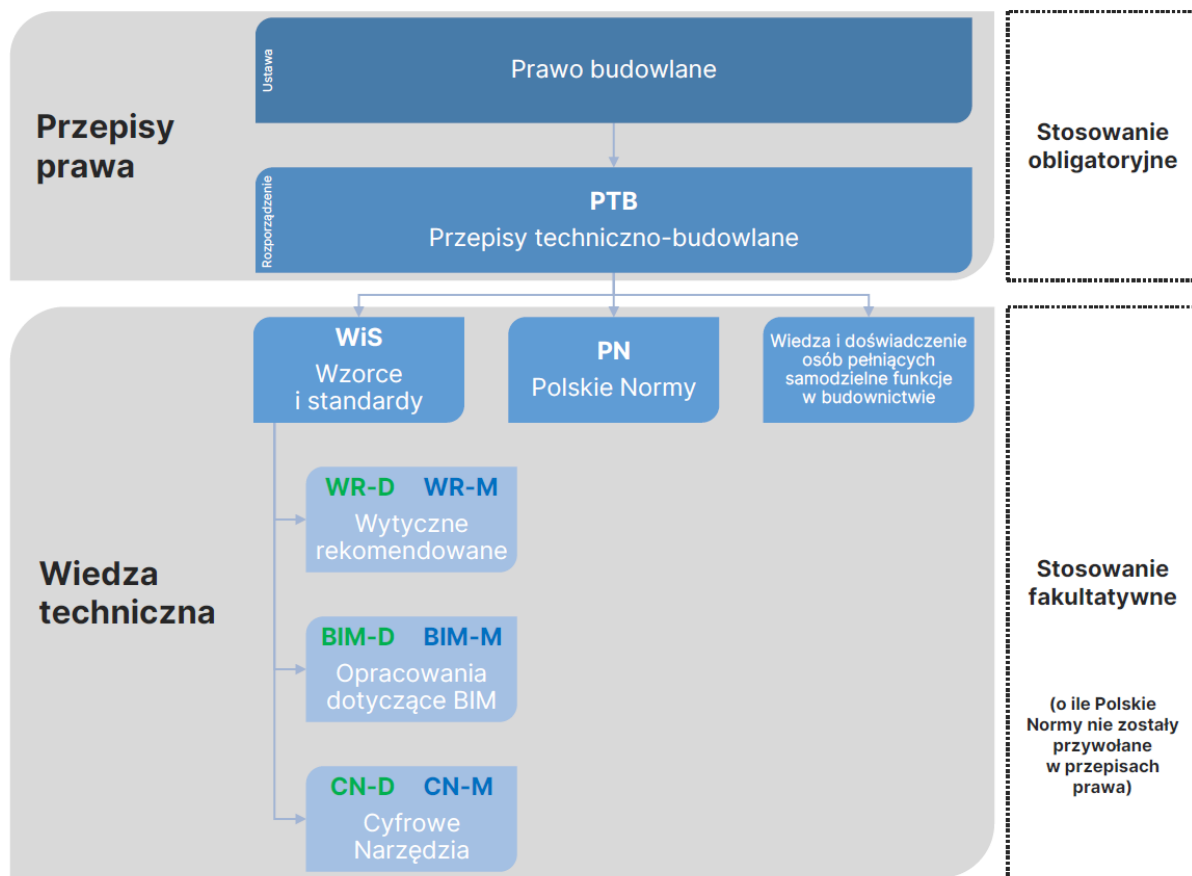
- 1) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.);
- 2) rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.);
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z późn. zm.).

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2020 r. poz. 1333, z późn. zm.), obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej.

W myśl art. 7 ww. ustawy przepisy techniczno-budowlane, w tym warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, oraz warunki techniczne użytkowania dróg publicznych określa minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Projekt rozporządzenia stanowi więc wypełnienie delegacji ustawowej dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania regulacji określających warunki techniczne budowy, przebudowy i użytkowania dróg, w celu zastąpienia uchylanych przepisów techniczno-budowlanych.

Nowe przepisy techniczno-budowlane (PTB) dotyczące dróg publicznych zawarto w jednym projekcie rozporządzenia w przeciwieństwie do sytuacji obecnej, tj. obowiązujących trzech rozporządzeń. Przyjęto, że projektowane przepisy otrzymają charakter ogólnych wymagań funkcjonalno-technicznych, tym samym nie będą zawierać szczegółów technologicznych i materiałowych, jak miało to miejsce dotychczas. Wymagania zawarte w projektowanym rozporządzeniu gwarantują co najmniej spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych, a więc stanowią zwięzły zbiór najważniejszych warunków i celów, których osiągnięcie jest bezwzględnie niezbędne, aby obiekt budowlany mógł zostać oddany do użytkowania i pełnić swoje funkcje.

Wymagania zawarte w projekcie rozporządzenia zostaną uszczegółowione (dookreślone i wyjaśnione) we wzorcach i standardach (WiS) rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, w Polskich Normach oraz będą uzupełniane wiedzą i doświadczeniem osób pełniących samodzielne funkcje w budownictwie. Taki zbiór wiedzy i doświadczenia stanowić będzie nowy system wymagań technicznych w drogownictwie (rys. 1).



Rys. 1. Nowy system wymagań technicznych w drogownictwie

Minister właściwy do spraw transportu może wydawać, rozpowszechniać lub rekomendować wzorce i standardy dotyczące przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania lub ochrony tych dróg – na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470, z późn. zm.). WiS są przeznaczone do dobrowolnego stosowania. Oznacza to, że nie stanowią one obligatoryjnych PTB w rozumieniu ustawy – Prawo budowlane oraz że nie zwalniają osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej. Tym samym zaprojektowanie drogi lub mostu zgodnie z wytycznymi określonymi w WiS nie powoduje automatycznie spełnienia obowiązków wynikających z ustawy – Prawo budowlane. Natomiast w WiS można będzie znaleźć rekomendowaną metodę spełnienia obligatoryjnych wymagań funkcjonalno-technicznych określonych w PTB. Nie będzie to jednak jedyne możliwe do zastosowania rozwiązanie. Jeśli projektant uzna, że inne rozwiązanie gwarantuje spełnienie wymagań określonych w PTB, będzie mógł je zastosować. Bowiern, zarówno w pierwszym jak i w drugim przypadku, odpowiedzialność za przyjęte rozwiązania ponosi projektant. W WiS wskazane zostaną także metody, parametry, opisy procedur, technik i podejścia metodycznego oraz zaproponowane typowe (powtarzalne) rozwiązania projektowe, instrukcje postępowania itd. Tym samym WiS będą zawierać rekomendowane, ale nie wykluczające innych, metody i parametry pozwalające na spełnienie wymagań zawartych w nowych PTB. WiS stanowią więc część szeroko rozumianej wiedzy technicznej w drogownictwie, tzn. stanowią zbiór zasad, wytycznych, wzorów i standardów, opracowanych

przez najlepszych specjalistów z danej dziedziny, zalecanych do stosowania przy projektowaniu, wykonywaniu i utrzymywaniu dróg publicznych.

Projektowane rozporządzenie wraz z serią WiS rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu będzie stanowiło „kręgosłup” nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie. Przeniesienie szczegółów technicznych i technologicznych z obowiązujących rozporządzeń do WiS pociąga za sobą szereg konsekwencji, z których najważniejsze to:

- a) możliwość szybszego reagowania na zmiany w podejściu do projektowania oraz w zakresie stosowanych technologii i wyrobów budowlanych (choćby ze względu na brak konieczności przeprowadzania procesu legislacyjnego przy nowelizacji WiS oraz braku konieczności ich notyfikacji Komisji Europejskiej),
- b) zmiana podejścia w formułowaniu wymagań technicznych; dotychczasowy system zostaje zastąpiony systemem, w którym główną rolę przy tworzeniu wymagań i dobrych praktyk odgrywają osoby pełniące samodzielne funkcje w budownictwie, podmioty naukowo-badawcze oraz podmioty branżowe, a w szczególności zarządcy dróg publicznych i wykonawcy tych dróg, czyli osoby i podmioty bezpośrednio wykorzystujące przedmiotowe regulacje w codziennej pracy,
- c) zwiększenie odpowiedzialności projektanta za efekty swojej pracy, przy jednoczesnym wsparciu go wiedzą techniczną w postaci opracowań specjalistycznych,
- d) podniesienie jakości projektowanych dróg w Polsce w związku z określeniem przez ministra dobrych praktyk.

Dodatkowo należy podkreślić, że w projekcie rozporządzenia określono warunki techniczne użytkowania dróg publicznych, które dotychczas w wąskim zakresie zawierało jedynie rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Wraz z rozwojem sieci drogowej, jaki ma miejsce w ostatnich kilkunastu latach, prawidłowe i optymalne użytkowanie dróg, w sposób zapewniający racjonalne wydatkowanie środków publicznych i gwarantujący bezpieczeństwo użytkowania, nabiera większego znaczenia kosztem kwestii związanych z projektowaniem i wykonywaniem dróg publicznych.

Należy także nadmienić, że w związku z przygotowaniem projektu rozporządzenia zostaną podjęte działania, mające na celu uchylene delegacji zawartej w art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 2268, z późn. zm.), na podstawie której wydane było dotychczasowe rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

Do formułowania wymagań określonych w projekcie rozporządzenia przyjęto trzy podstawowe zasady:

- 1) wprowadzono podział na parametry standardowe oraz inne dopuszczalne;
- 2) wprowadzono pojęcie tzw. trudnych warunków, które umożliwiają zastosowanie innych rozwiązań i parametrów, niż określone jako standardowe, rezygnując z określania przypadków przez wskazywanie rodzaju robót budowlanych lub niejednoznacznej wyjątkowości;
- 3) zrezygnowano ze szczegółowego opisywania wybranych parametrów projektowych na rzecz wprowadzenia pojazdu miarodajnego, warunkującego te parametry.

Projektowane rozporządzenie podzielono na pięć działów. W dziale III wyróżniono dziesięć rozdziałów, a rozdział 2 w dziale III podzielono na osiem merytorycznie spójnych oddziałów.

W **dziale I** projektu rozporządzenia zawarto przepisy ogólne, w tym przepisy wskazujące zakres stosowania rozporządzenia. Podobnie jak obecnie, przepisy rozporządzenia nie będą miały zastosowania do wykonywania robót budowlanych polegających na remoncie, czy montażu, ani także do sporządzania projektów organizacji ruchu w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Istotną zmianą jest natomiast rozszerzenie zakresu stosowania przepisów rozporządzenia do budowy lub przebudowy obiektów inżynierskich w ramach dróg wewnętrznych. Dotychczasowe regulacje obejmowały wyłącznie obiekty zlokalizowane w pasach drogowych dróg publicznych. Niemniej jednak za takim podejściem przemawia fakt, że obiekty niezlokalizowane w pasach dróg publicznych prowadzą ruchu drogowy, a swoją skalą i rozwiązaniami technicznymi przewyższają często obiekty zlokalizowane w tych pasach. Przykładem takich obiektów mogą być samodzielne mosty dla pieszych i rowerów lub wiadukty na terenach wielkopowierzchniowych obiektów handlowych. W takich przypadkach nie ma uzasadnienia do niestosowania przepisów projektu rozporządzenia, określających przede wszystkim kwestie bezpieczeństwa konstrukcji i użytkowania.

Do obowiązującego dopuszczenia możliwości niestosowania PTB w przypadku decyzji konserwatora zabytków, dopisano trzy dodatkowe przypadki związane z projektowaniem: drogowych odcinków lotniskowych (cechujących się indywidualnym podejściem, zależnym od przeznaczenia do celów obronnych), dróg w strefach zamieszkania i strefach ograniczonej prędkości (kładąc nacisk na tworzenie przestrzeni publicznych przyjaznych niechronionym uczestnikom ruchu drogowego) oraz dróg tymczasowych wykonywanych na czas prowadzenia robót budowlanych. Są to przypadki, gdy niezastosowanie wybranych regulacji z rozporządzenia może być dopuszczone, przy spełnieniu podstawowych wymagań dotyczących m. in. bezpieczeństwa. Pozwoli to na uniknięcie konieczności uzyskiwania zgody na odstępstwo od PTB na podstawie art. 9 ustawy – Prawo budowlane, a tym samym znacznie skróci czas procesu inwestycyjnego.

Wskazano jednocześnie, że wiedza techniczna w obszarze drogownictwa, o której mowa w art. 5 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane, zawarta jest przede wszystkim w WiS rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu oraz w Polskich Normach. Wskazanie to ma jednoznacznie powiązać wymagania określone w projekcie rozporządzenia z tymi opracowaniami. Katalog ten nie jest jednak zamknięty.

W **dziale II** projektu rozporządzenia zawarto zbiór podstawowych wymagań, które muszą być każdorazowo spełnione przy projektowaniu dróg publicznych. Są one skorelowane z podstawowymi wymaganiami, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo budowlane. Mając na uwadze potrzebę projektowania infrastruktury przyjaznej wszystkim użytkownikom, usankcjonowano w przepisach zasadę projektowania uniwersalnego oraz zastrzeżono, że każda droga powinna być dostępna w całym okresie użytkowania również dla osób ze szczególnymi potrzebami.

W **dziale III** projektowanego rozporządzenia określono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W **rozdziale 1** projektowanego rozporządzenia, w odróżnieniu od obowiązujących PTB, wprowadzono jednoznaczną kwalifikację dróg do dróg zamiejskich lub ulic, co znajduje swoje odzwierciedlenie zarówno przy określaniu warunków technicznych w projektowanym rozporządzeniu, jak i w formułowaniu WiS. Bez zmian pozostała dotychczasowa klasyfikacja dróg na siedem klas powiązanych z kategoriami dróg, o których mowa w ustawie o drogach publicznych. Z kolei obowiązujące parametry „prędkość projektowa” i „prędkość miarodajna” zostały zastąpione jednym parametrem – „prędkością do projektowania”. Prędkość do projektowania łączy w sobie cechy obu dotychczas stosowanych prędkości, jednak jest bardziej skorelowana z prędkością dopuszczalną na drodze, a tym samym pozwala na lepsze dostosowanie parametrów drogi do rzeczywistych prędkości rozwijanych przez pojazdy. Prędkość dopuszczalna, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym, również występuje w projekcie rozporządzenia, i jest stosowana w szczególności w przypadkach, gdy ma ona bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo projektowanych części dróg. Ponadto pojazd miarodajny, zdefiniowany w projekcie rozporządzenia, będzie warunkował poszczególne parametry drogi, np. wartości promieni łuków w planie, czy warunki projektowania skrzyżowań i elementów węzłów. Zalecane przez ministra właściwego do spraw transportu pojazdy miarodajne określone będą we WiS dotyczących poszczególnych części drogi. Natomiast, zgodnie z projektowaną regulacją, to zarządca drogi określi pojazdy miarodajne, którym zapewnia się możliwość przejazdu po danej drodze.

W **rozdziale 2** projektowanego rozporządzenia określono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać poszczególne części drogi. Zalicza się do nich w szczególności: jezdnie, pobocza, części drogi przeznaczone do ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego, części drogi przeznaczone do transportu zbiorowego, stanowiska postojowe i miejsca obsługi podróżnych, zjazdy, wyjazdy, wjazdy, skrzyżowania, węzły itp.

W odróżnieniu do dotychczasowych wymagań w projekcie rozporządzenia zaproponowano jednoznaczny sposób określania przekrojów dróg, co przyczyni się do poprawy czytelności przepisów oraz do ograniczenia swobody w stosowaniu przekrojów niekorzystnych z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ograniczono znacznie wymagania związane z technicznymi aspektami projektowania odcinków jezdni, przenosząc tę materię do WiS. Uproszczono również zasady projektowania poboczy (pozostawiając pasy awaryjne i opaski, a rezygnując z pojęcia pobocza utwardzonego), w tym zasady projektowania poboczy ulic, które w dotychczasowych przepisach były niejasne. Jako istotne narzędzie kształtowania bezpieczeństwa na drogach publicznych uznano projektowanie tzw. stref bez przeszkód, która powinna pozwolić na złagodzenie negatywnych konsekwencji niekontrolowanego zjechania pojazdu z jezdni. Zasada kształtowania bezpiecznego otoczenia dróg w Polsce będzie od teraz jednym z najistotniejszych założeń nowych wymagań technicznych w drogownictwie.

Szczegółowe wytyczne projektowania dróg zamiejskich, uzupełniające i wyjaśniające przepisy zawarte w projekcie rozporządzenia, określone będą w następujących WiS:

- WR-D-11-1 Wytyczne kształtowania sieci dróg. Część 1: Wymagania podstawowe,
- WR-D-22-1 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 1: Wymagania podstawowe,
- WR-D-22-2 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 2: Kształtowanie geometryczne,

- WR-D-22-3 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 3: Wyposażenie techniczne,
- WR-D-22-4 Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 4: Katalog typowych przekrojów poprzecznych,
- WR-D-23 Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu.

Wytyczne WR-D-23 zostały już rekomendowane przez Ministra Infrastruktury i są dostępne na stronie internetowej pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>. Pozostałe wytyczne zostaną rekomendowane do stosowania przez ministra przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Dodatkowo w resorcie infrastruktury trwają przygotowania do opracowania wytycznych projektowania ulic, których rekomendacja przez ministra planowana jest w 2023 r.

Projekt rozporządzenia zawiera istotne zmiany w zakresie części dróg przeznaczonych do ruchu pieszych i rowerów. W projekcie rozporządzenia uwzględniono przede wszystkim wymagania dla infrastruktury przeznaczonej do ruchu hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Zasady ruchu tych pojazdów określono w nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym, obowiązującej od 20 maja 2021 r. Pojęcia zawarte w obowiązujących PTB, m. in. „ścieżka pieszo-rowerowa” oraz „ścieżka rowerowa”, w projekcie rozporządzenia zostały zastąpione odpowiednio pojęciami „droga dla pieszych i rowerów” oraz „droga dla rowerów”, z kolei „rowerzysta” stał się „kierującym rowerem”. Są to działania zmierzające do ujednolicenia nazewnictwa stosowanego w przepisach o ruchu drogowym i PTB. Nieuniknione będzie jednak znowelizowanie zarówno ustawy – Prawo o ruchu drogowym jak i ustawy o drogach publicznych, choćby w kontekście nazewnictwa „drogi dla pieszych i rowerów” (inaczej „drogi dla rowerów i pieszych”) lub „przejazdu dla rowerzystów” („przejazdu dla rowerów”). Określony w projekcie rozporządzenia system projektowania części dróg dla pieszych lub rowerów nastawiony jest na maksymalizację bezpieczeństwa pieszych oraz kierujących rowerami, hulajnogami elektrycznymi lub urządzeniami transportu osobistego, przy jednoczesnym położeniu nacisku na kwestie spójności i komfortu użytkowania projektowanych tras. Przykładowo w przepisach projektu rozporządzenia nie określa się szerokości chodnika, jako całego obiektu, lecz jedynie szerokość pasa ruchu dla pieszych na drodze dla pieszych, w którym nie będą mogły znajdować się żadne przeszkody. Z kolei drogi dla rowerów będzie projektować się przyjmując konkretne prędkości do projektowania, zależne od rodzaju trasy. Ponadto projekt rozporządzenia wprowadza do porządku prawnego m. in. przejścia sugerowane, chodniki poprzeczne oraz pasy neutralne (pod wspólnym określeniem jako „urządzenia alternatywne”), ułatwiające przekraczanie jezdni w miejscach, gdzie nie wyznaczono przejść dla pieszych i w których pozwalają na to przepisy o ruchu drogowym. Jednocześnie podczas prac nad projektem rozporządzenia rygorystycznej weryfikacji uległy wymagania dotyczące projektowania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, skutkujące jednoznacznym określeniem dopuszczalności stosowania konkretnych rozwiązań. W projekcie rozporządzenia uregulowano również kwestię stosowania systemu fakturowych oznaczeń nawierzchni, wspomagającego osoby z niepełnosprawnościami wzroku w poruszaniu się po drogach, które dotychczas nie były objęte PTB.

Szczegółowe wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych oraz infrastruktury dla rowerów, w tym dla hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, określone będą w następujących WiS:

- WR-D-41-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych,
- WR-D-41-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 2: Projektowanie dróg dla pieszych,
- WR-D-41-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych,
- WR-D-41-4 Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 4: Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych,
- WR-D-42-1 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów,
- WR-D-42-2 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów,
- WR-D-42-3 Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach.

Wytyczne WR-D-41-3 i WR-D-41-4 zostały już rekomendowane przez Ministra Infrastruktury i są dostępne na stronie internetowej pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>. Pozostałe wytyczne zostaną rekomendowane do stosowania przez ministra przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Wymagania dotyczące części dróg przeznaczonych do transportu publicznego w projekcie rozporządzenia określono w minimalnym, niezbędnym zakresie. Warunki techniczne projektowania torowisk tramwajowych bardzo często zależą od lokalnych uwarunkowań danych sieci tramwajowych, stąd określanie ich szczegółowo w rozporządzeniu nie znajduje uzasadnienia. Podobnie mnogość rozwiązań w zakresie pasów ruchu dla autobusów, trolejbusów lub ich kombinacji powoduje niemożność określenia jednolitych wymagań dla tego rodzaju części drogi. Ograniczono jednak przypadki obligatoryjności projektowania zatok autobusowych, zwiększając swobodę wyboru rozwiązania, szczególnie w przypadku ulic. Ponadto projekt rozporządzenia wprowadza obowiązek każdorazowego projektowania peronów na przystankach transportu zbiorowego, który nie wynikał z dotychczas obowiązujących przepisów. Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają przygotowania do opracowania wytycznych projektowania, realizacji i utrzymania infrastruktury transportu zbiorowego, których rekomendacja przez ministra planowana jest w 2023 r.

Odmienne niż dotychczas, w proponowanych regulacjach nie przewidziano możliwości projektowania tzw. pasów postojowych, które najczęściej wyznaczało się w organizacji ruchu bez wykonywania robót budowlanych. W pasach drogowych dróg publicznych będzie można zatem projektować wyłącznie zatoki postojowe, parkingi, a na drogach klasy A i S również miejsca obsługi podróżnych. Wymagania dotyczące stanowisk postojowych będą uzależnione od rodzajów pojazdów, dla których będą przeznaczone.

Zmianie ulegają również wymagania dotyczące zjazdów: zlikwidowano podział na zjazdy publiczne i indywidualne. Dotychczasowy podział generował wiele problemów dla zarządców

dróg, bowiem zależny był od faktu prowadzenia działalności gospodarczej, a nie od rzeczywistego ruchu, jaki odbywał się po zjeździe. Dwa przykładowe rodzaje działalności gospodarczej: wielkopowierzchniowe centrum handlowe i sklep osiedlowy łączone były z drogą za pomocą tego samego rodzaju zjazdu, mimo że ruch drogowym był drastycznie odmienny. Poza tym, po zakończeniu prowadzenia działalności gospodarczej niejasny był status takiego zjazdu, gdyż nie ulegał on zmianie automatycznie. Przy wydawaniu decyzji, zgodnie z art. 29 ustawy o drogach publicznych, zarządca drogi określa parametry zjazdu biorąc pod uwagę przede wszystkim strukturę rodzajową, ilościową i kierunkową ruchu, który będzie odbywał się po zjeździe. Natomiast w projekcie rozporządzenia większy nacisk położono na kwestie bezpieczeństwa lokalizacji zjazdu z drogi. Jednocześnie w projekcie rozporządzenia określono zasady projektowania zjazdów przeznaczonych do obsługi drogi lub prowadzenia działań ratowniczych, których status dotychczas był nieuregulowany. W resorcie infrastruktury trwają także przygotowania do opracowania wytycznych projektowania, realizacji i utrzymania zjazdów, wyjazdów oraz wjazdów na drogach zamiejskich i ulicach, których rekomendacja przez ministra jest planowana w 2023 r.

Dodatkowo w projekcie rozporządzenia wymagania dotyczące projektowania skrzyżowań i węzłów zostały znacznie ograniczone ze względu na wielość indywidualnych rozwiązań, zależnych od szeregu czynników. Niemniej jednak istotne jest, że utrzymano podział na skrzyżowania zwykłe, skanalizowane i ronda. Przy czym na drogach publicznych nie będzie można już projektować rond wielopasowych. W zamian należy projektować tzw. ronda turbinowe, które zostają wprowadzone do systemu prawnego. W przypadku węzłów również zdecydowano się utrzymać podział na trzy podstawowe typy: WA, WB i WC. Wprowadzono jednak możliwość projektowania tzw. węzłów zespolonych, których stosowanie szczególnie na drogach klas A, S i GP w obszarach aglomeracji lub na terenach miast pozwala na zapewnienie sprawności układu drogowego.

Szczegółowe wytyczne projektowania skrzyżowań i węzłów określone będą w następujących WiS:

- WR-D-31-1 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe,
- WR-D-31-2 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane,
- WR-D-31-3 Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych. Część 3: Ronda,
- WR-D-32-1 Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Część 1: Wymagania podstawowe,
- WR-D-32-2 Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Część 2: Elementy węzłów,
- WR-D-32-3 Wytyczne projektowania węzłów drogowych. Część 3: Wyposażenie techniczne.

Zostaną one rekomendowane do stosowania przez ministra przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W związku z decyzją o zmianie systemu poboru opłat za przejazd drogami, w projekcie rozporządzenia określono jedynie rodzaje rozwiązań, jakie mogą być stosowane w tym zakresie, bez wskazywania szczegółowych parametrów. Regulacje w tym obszarze zastępują



w szczególności wymagania zawarte w obowiązującym rozporządzeniu w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych.

W **rozdziale 3** projektowanego rozporządzenia określono minimalne warunki projektowania budowli ziemnych, które w zdecydowanej większości opisane są w Polskich Normach i nie ma potrzeby przenoszenia tych regulacji do rozporządzenia.

Z kolei w **rozdziale 4** projektowanego rozporządzenia określono wymagania dla poszczególnych nawierzchni dróg publicznych. Istotną zmianę w stosunku do obowiązujących regulacji stanowi ustanowienie jednolitego dopuszczalnego nacisku pojedynczej osi pojazdu dla wszystkich dróg publicznych, wynoszącego 115 kN (dotychczas było to 80 kN, 100 kN lub 115 kN). Takie podejście jest konsekwencją wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 21 marca 2019 r. Do projektowania nawierzchni dopuszczono także przyjęcie widm obciążeń osi pojazdów, które dotychczas nie było ujęte w PTB. Jednocześnie obowiązujące wymagania, jakie powinna spełniać nawierzchnia jezdni, w zakresie równości podłużnej, równości poprzecznej i właściwości przeciwpoślizgowych, zostały przeniesione z rozporządzenia do WiS (WR-D-64 Wytyczne określania wybranych cech powierzchniowych nawierzchni jezdni). Zarządcy dróg będą mogli korzystać z parametrów określonych przez ministra lub stosować swoje wymagania. Nie zmienia to faktu, że stan nawierzchni będzie musiał zapewniać bezpieczeństwo użytkownika, za które odpowiada zarządca drogi. Jednocześnie opracowano Katalog typowych konstrukcji nawierzchni jezdni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego i innych części dróg (WR-D-63), który pozwoli zarządcom dróg stosować najbardziej efektywne rodzaje nawierzchni. Oba opracowania zostaną rekomendowane do stosowania przez ministra przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Nowymi regulacjami objęto również skrajnię drogową. W **rozdziale 5** projektowanego rozporządzenia określono, że skrajnia drogowa składa się z poszczególnych skrajni, wyznaczanych indywidualnie dla części drogi. Określono m. in. skrajnię dla strefy bez przeszkód, która do tej pory nie występowała w PTB. Jednocześnie zaproponowano odejście od odrębnego sposobu wyznaczania skrajni w przypadku drogowych obiektów inżynierskich. Po wejściu w życie rozporządzenia obowiązywać będą jednolite zasady wyznaczania skrajni drogowej, zarówno dla odcinków dróg jak i obiektów inżynierskich. Całkowicie odmiennie wyznaczana będzie natomiast tramwajowa skrajnia budowli, która dotychczas podlegała wymaganiom zawartym w Polskich Normach. Nowe zasady wyznaczania tej skrajni uwzględniają duże zróżnicowanie pojazdów szynowych poruszających się po sieciach tramwajowych na terenie całego kraju. Jednocześnie w projekcie rozporządzenia w sposób jednoznaczny uniemożliwiono nachodzenie na siebie poszczególnych rodzajów skrajni, na co pozwalały dotychczasowe przepisy (np. w przypadku chodnika zlokalizowanego bezpośrednio przy jezdni). Szczegółowe wymagania dotyczące skrajni określone będą w Wytycznych wyznaczania skrajni dróg zamiejskich i ulic (WR-D-21), które zostaną rekomendowane do stosowania przez ministra przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

W **rozdziale 6** projektowanego rozporządzenia ujęto wszystkie wymagania dotyczące widoczności, uznając ją za jedno z najistotniejszych narzędzi zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Szczegółowo określono rodzaje widoczności, jakie powinny być

zapewnione kierującym pojazdami lub pieszym. W odróżnieniu jednak do obowiązujących regulacji w projekcie rozporządzenia nie wskazano konkretnych wartości, np. odległości widoczności na zatrzymanie. Dzięki temu rozwiązaniu projektant drogi będzie miał możliwość oceny, czy warunki widoczności, które zostały zawarte w projekcie są wystarczające do zapewnienia niezbędnego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, lub czy muszą zostać zastosowane dodatkowe rozwiązania, np. w zakresie organizacji ruchu. Wiedza techniczna, stanowiąca wsparcie dla projektantów została zawarta we wskazanych powyżej WiS, w których każdorazowo, dla każdej części drogi, określono jak oceniać i zapewniać najlepsze warunki widoczności.

Wymagania określone w **rozdziale 7** projektowanego rozporządzenia, dotyczące bezpieczeństwa pożarowego i prowadzenia działań ratowniczych, nie różnią się istotnie od obowiązujących regulacji w tym zakresie.

Z kolei w **rozdziale 8** projektowanego rozporządzenia określono jedynie ogólne wymagania dotyczące urządzeń drogi, do których zalicza się w szczególności: urządzenia do odwodnienia i oświetlenia drogi, bariery ochronne, osłony energochłonne, ogrodzenia, osłony przeciwolśnieniowe i przeciwwietrzne oraz kanały technologiczne. Nowym elementem regulacji jest wprowadzenie pojęcia pasów przejazdu kół. W tych pasach uniemożliwiono sytuowanie zwieńczeń studni lub wpustów kanalizacyjnych. Punkty te są najbardziej narażone na niszczenie, a tym samym przyczyniają się do obniżania poziomu bezpieczeństwa ruchu. Po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia konstrukcje wsporcze wszystkich urządzeń drogi, np. masztów oświetleniowych, będą musiały spełniać wymagania w zakresie biernego bezpieczeństwa. Wymóg ten w powiązaniu z projektowaniem tzw. dróg wybaczących, poprzez zapewnienie stref bez przeszkód, może przyczynić się do zmniejszenia negatywnych następstw wypadków drogowych, w szczególności na drogach zamiejskich. Zgodnie z projektowanymi regulacjami pierwszeństwo ma mieć projektowanie dróg ze strefami bez przeszkód, dopiero gdy zaprojektowanie takiej strefy nie będzie możliwe, projektant powinien rozważyć zaprojektowanie bariery ochronnej. Wymagania dla barier nie ulegają większym zmianom względem obowiązujących, w projekcie rozporządzenia dodano jednak warunki związane z poziomem powstrzymywania, odkształceniem bariery i poziomem intensywności zderzenia.

Wymagania określone w **rozdziale 9** projektowanego rozporządzenia dotyczące sytuowania urządzeń obcych w pasach dróg publicznych nie różnią się istotnie od przepisów obowiązujących w tym zakresie.

Z kolei, w związku z decyzją o ograniczeniu liczby rozporządzeń (z trzech do jednego), wymagania dotyczące obiektów inżynierskich, zawarte dotychczas w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, zawarto w **rozdziale 10** działu III projektowanego rozporządzenia. Wymagania te, stosownie do sugestii specjalistów, znacznie ograniczono. Pozostawiono jedynie wymagania absolutnie niezbędne, a szczegóły techniczne i technologiczne przeniesiono do następujących WiS:

- WR-M-11 Wytyczne projektowania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą,

- WR-M-12 Wytyczne obliczania świateł drogowych mostów i przepustów hydraulicznych,
- WR-M-21-1 Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 1: Kształtowanie konstrukcji,
- WR-M-21-2 Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów. Część 2: Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych,
- WR-M-22 Podręcznik projektowania drogowych obiektów mostowych według Eurokodów w praktyce,
- WR-M-23 Wytyczne wykonywania badań drogowych obiektów mostowych pod próbnym obciążeniem,
- WR-M-31 Wytyczne projektowania zabezpieczenia antykorozyjnego stalowych elementów drogowych obiektów inżynierskich,
- WR-M-32 Wytyczne projektowania zabezpieczenia antykorozyjnego betonowych elementów drogowych obiektów inżynierskich,
- WR-M-41 Wytyczne projektowania zabezpieczeń przeciwpożarowych drogowych obiektów inżynierskich,
- WR-M-42 Wytyczne projektowania wentylacji drogowych tuneli,
- WR-M-51 Wytyczne projektowania elementów i urządzeń ochrony środowiska na drogowych obiektach inżynierskich,
- WR-M-71 Katalog typowych elementów i urządzeń wyposażenia drogowych obiektów inżynierskich,
- WR-M-72 Wytyczne projektowania urządzeń obcych na oraz w drogowych obiektach inżynierskich.

Wszystkie ww. wytyczne zostały rekomendowane do stosowania przez Ministra Infrastruktury i są dostępne na stronie internetowej <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-m>.

W części rozporządzenia dotyczącej obiektów inżynierskich zaproponowano natomiast kilka istotnych zmian, względem obowiązujących regulacji:

- a) wprowadzono częściowo nową nomenklaturę (np. zrezygnowano z pojęcia kładki, a dodano pojęcia: przejście górne dla zwierząt, przejście dolne dla zwierząt, przepust hydrauliczny itd.),
- b) wymagania odniesiono do przewidywanego okresu użytkowania obiektu,
- c) określono wymagania dotyczące badań odbiorczych pod próbnym obciążeniem.

Zmianie natomiast nie uległy zasady projektowania konstrukcji obiektów na obciążenia, w tym obciążenia pojazdami specjalnymi, które zawarto w **załączniku do projektowanego rozporządzenia**.

Dotychczasowe PTB, za wyjątkiem rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych, nie zawierały warunków użytkowania dróg. W **dziale IV** projektowanego rozporządzenia określono wskazane warunki, jednak jedynie w zakresie niezbędnym do zapewnienia właściwego stanu technicznego infrastruktury drogowej przy założeniu racjonalizacji wydatkowania środków publicznych na jej utrzymanie. Zaproponowano stopniowe wdrażanie proaktywnej strategii w procesie użytkowania dróg, w odróżnieniu do strategii reaktywnej. Proaktywna strategia pozwala z wyprzedzeniem zaplanować roboty budowlane na sieci drogowej, a tym samym przyczynia się do sprawnego planowania wydatków w tym zakresie. Zdając sobie jednak sprawę z faktu, że wprowadzenie

proaktywnej strategii jest procesem złożonym i trudnym do osiągnięcia w krótkim czasie, określono jedynie, że zarządcy dróg powinni dążyć do jej wprowadzenia. W projekcie rozporządzenia określono również minimalny zakres robót utrzymaniowych, do wykonywania których zobligowany jest zarządca drogi. W ten sposób warunki użytkowania dróg określone w rozporządzeniu skorelowano z zasadami utrzymania dróg, o których mowa w art. 20 pkt 4 ustawy o drogach publicznych. Wprowadzono również jednolity system ocen stanu technicznego dróg, określając cztery rodzaje inspekcji (bieżącą, podstawową, rozszerzoną i szczegółową) oraz usankcjonowano wykonywanie ekspertyz. Dwie z inspekcji (podstawowa i rozszerzona) powiązано z kontrolą okresową, o której mowa w art. 62 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane. Dodatkowo szczegółowe wymagania związane z użytkowaniem dróg określone będą w następujących WiS:

- WR-D-83-1 Wytyczne utrzymania dróg samorządowych. Część 1: Wymagania podstawowe,
- WR-D-83-2 Wytyczne utrzymania dróg samorządowych. Część 2: Diagnostyka,
- WR-D-83-3 Wytyczne utrzymania dróg samorządowych. Część 3: Katalog typowych rozwiązań materiałowo-technologicznych stosowanych przy remontach.

Wytyczne te zostaną rekomendowane do stosowania przez ministra właściwego do spraw transportu przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Natomiast w dniu 2 marca 2021 r. Minister Infrastruktury rekomendował do stosowania Wytyczne oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich (WR-M-81), z którymi można zapoznać się na stronie internetowej pod adresem <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-m>.

W **dziale V** projektowanego rozporządzenia określono przepis końcowy, zgodnie z którym jako datę wejścia w życie rozporządzenia wskazano 21 września 2022 r. tj. dzień następujący po dniu, w którym dotychczasowe PTB tracą moc. W ten sposób zachowana będzie ciągłość obowiązywania PTB w systemie prawa.

W związku z faktem, że dotychczasowe PTB zostają uchylone z mocy ustawy, w przepisach przejściowych zawarto regulację wskazującą, że do inwestycji drogowych, w przypadku których został złożony m.in. wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego albo zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych zastosowanie będą miały przepisy obowiązujące przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia.

Ponadto w przepisach przejściowych zawarto również regulację wskazującą, że do budowy lub przebudowy obiektów inżynierskich w ramach dróg wewnętrznych, w przypadku których przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia został złożony m.in. wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego albo zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych nie stosuje się przepisów projektowanego rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na przedsiębiorczość, w tym na sektor mikro, małych i średnich przedsiębiorstw.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Ze względu na fakt, iż przedmiotowy projekt zawiera przepisy techniczne w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), podlega on notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.