

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

z dnia ..... 2025 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących  
dróg publicznych**

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834, 1222, 1847 i 1881) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w podstawie prawnej wydania rozporządzenia po wyrazach „zarządza się” dodaje się przecinek;
- 2) w § 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„Jeżeli w przepisach rozporządzenia nie określono warunku lub określono go w sposób ogólny, drogę projektuje się, buduje lub przebudowuje zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zawartej w szczególności:”;
- 3) w § 4:
  - a) w pkt 4 skreśla się wyrazy „na drodze o dwóch jezdniach przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach wyznacza się dwie jezdnie główne oddzielnie dla każdego kierunku ruchu:”;
  - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:  
„5) jezdnia dodatkowa – jezdnię niebędącą jezdnią główną, jezdnią zbierająco-rozprowadzającą ani jezdnią manewrową:”;
  - c) w pkt 18 po wyrazie „stany” dodaje się wyraz „graniczne”;
  - d) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

- „20a) skrzyżowanie – skrzyżowanie w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320 i 1222);”;
- 4) w § 9 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  
„1a. Projektując drogę, w odpowiednim zakresie uwzględnia się ryzyka i oddziaływania wynikające ze zmiany klimatu, w szczególności związane z ulewnymi deszczami, powodziami, suszami, falami upałów, bardzo silnym wiatrem lub osuwiskami.”;
- 5) w § 13 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:  
„3) dla klasy GP:  
a) o dwóch jezdniach głównych – standardowo 110 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h,  
b) o jednej jezdni głównej – standardowo 100 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 90 lub 80 km/h;”;
- 6) w § 16 w ust. 2 w zdaniu pierwszym wyrazy „strefę bez przeszkód” zastępuje się wyrazami „strefy bez przeszkód, które na siebie nie zachodzą”;
- 7) w § 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:  
„5. Szerokość pasa ruchu na łuku kołowym w planie powinna umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego. W przypadku jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu szerokości tych pasów na łuku kołowym w planie powinny umożliwiać przejeżdżanie obok siebie pojazdów miarodajnych z zachowaniem bezpiecznej odległości między tymi pojazdami.”;
- 8) w § 20 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „projektowej” zastępuje się wyrazami „do projektowania”;
- 9) w § 23:  
a) w ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Dopuszcza się inne rozwiązania w miejscu pobocza, pod warunkiem że jezdnia ulicy zostanie ograniczona wyniesionym krawężnikiem, a ruch pieszych będzie odbywał się po drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów albo na ulicy będzie obowiązywał zakaz ruchu pieszych.”;  
b) w ust. 10 w pkt 5 skreśla się przecinek i wyrazy „jeżeli nie zaprojektowano części pobocza o nawierzchni twardej”;
- 10) w § 26:  
a) w ust. 1 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Droga, na której prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h, z wyłączeniem mostu, wiaduktu i tunelu, powinna mieć strefy bez przeszkód.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie w strefie bez przeszkód drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni jest niski.”;

11) w § 28 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W strefie zamieszkania ruch pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch prowadzi się po jezdni ulicy.”;

12) w § 34:

a) w ust. 1 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego”,

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Dopuszcza się zaprojektowanie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na wlocie i wylocie ronda turbinowego na obszarze zabudowanym.”,

c) w ust. 4 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego”;

13) w § 36 w ust. 1:

a) w zdaniu pierwszym wyraz „mniejszej” zastępuje się wyrazem „mniejszą”,

b) w zdaniu drugim po wyrazie „zmniejszenie” dodaje się wyraz „jej”;

14) w § 37 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Na drodze zamiejskiej dopuszcza się nieoświetlanie przejścia dla pieszych lub urządzenia alternatywnego, jeżeli poziom ryzyka wystąpienia wypadków z udziałem pieszych w miejscu przejścia dla pieszych lub urządzenia alternatywnego jest bardzo niski.”;

15) w § 45:

a) w ust. 1 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni lub torowiska tramwajowego”,

b) w ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Dopuszcza się występowanie uskoków nie większych niż 0,01 m.”;

16) w § 50 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) drodze zamiejskiej klasy GP, G lub Z o jednej jezdni głównej, na której prędkość do projektowania wynosi nie mniej niż 80 km/h, lub o dwóch jezdniach głównych;”;
- 17) w § 54 w ust. 3 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, przy czym usytuowane obok siebie wyjazd zwykły i wjazd zwykły rozdziela się wyspą kanalizującą ruch.”;
- 18) w § 55 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:  
„1a. Na drodze zamiejskiej klasy GP o jednej dwukierunkowej jezdni głównej dopuszcza się zaprojektowanie zjazdu zwykłego z jezdni głównej w miejscu zjazdu dotychczas istniejącego, pod warunkiem że natężenie ruchu pojazdów na zjeździe jest bardzo małe.”;
- 19) w § 56 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:  
„Jeżeli zjazd jest przeznaczony do jednoczesnego ruchu pojazdów w przeciwnych kierunkach, jego parametry geometryczne powinny dodatkowo umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego z zachowaniem bezpiecznej odległości między wymijającymi się pojazdami.”;
- 20) w § 58:  
a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:  
„4. W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie skrzyżowania w sposób umożliwiający przejazd pojazdu transportu zbiorowego, będącego przyjętym pojazdem miarodajnym, z utrudnieniami dla ruchu innych pojazdów.”;  
b) po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:  
„5. Projektując skrzyżowanie, uwzględnia się, jeżeli jest to uzasadnione, możliwość przejazdu pojazdu, który jest większy niż przyjęty pojazd miarodajny i porusza się po drodze sporadycznie, z utrudnieniami dla ruchu innych pojazdów.”;
- 21) w § 78 ust. 4 otrzymuje brzmienie:  
„4. W skrajni drogi dla rowerów oraz skrajni drogi dla pieszych i rowerów dopuszcza się usytuowanie podpórek lub poręczy dla kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, a także punktowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego mających wysokość nie większą niż 0,90 m.”;
- 22) w § 81 w ust. 1 w pkt 4 skreśla się wyraz „zapewnione”;
- 23) w § 83 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Zwieńczenia studzienek włazowych i inspekcyjnych oraz wpustów ściekowych sytuowane w trudnych warunkach w jezdni projektuje się poza pasem przejazdu kół pojazdów, przy czym na ulicy klasy D dopuszcza się ich zaprojektowanie w pasie przejazdu kół pojazdów.”;

- 24) w § 88 w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „szerokość strefy” zastępuje się wyrazem „strefę”;
- 25) w § 92 po wyrazach „Na drodze stosuje” dodaje się wyraz „się”;
- 26) w § 97 w ust. 3 wyraz „studni” zastępuje się wyrazem „studzienek”;
- 27) w § 103 uchyla się ust. 1;
- 28) w załączniku nr 1 do rozporządzenia pod tabelą w objaśnieniu 2 skreśla się nawias i wyrazy w nawiasie;
- 29) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:
  - a) w ust. 9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W drogowych urządzeniach przeciwhałasowych, które mają długość większą niż 400 m, projektuje się wyjścia awaryjne, każde o szerokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 1,20 m i wysokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 2,00 m.”,
  - b) w ust. 14 wyrazy „które jest zaopatrzone” zastępuje się wyrazami „który jest zaopatrzony”,
  - c) w ust. 19 w pkt 1 po wyrazach „po obu stronach” dodaje się wyrazy „drogi, po stronie pasa awaryjnego przy”,
  - d) w ust. 30 skreśla się wyrazy „co najmniej”,
  - e) w ust. 61 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W tunelu hydranty zewnętrzne umieszcza się, w sposób umożliwiający podłączenie węży pożarniczych, we wnękach jego ściany bocznej lub w innych niszach w ścianie bocznej ukształtowanych w sposób zabezpieczający hydranty przed uszkodzeniem mechanicznym w wyniku najechania przez pojazd.”,
  - f) w ust. 74 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) odpowiednie do wykorzystania ich przez służby ratownicze, przy czym ich szerokość w świetle ościeżnicy powinna być nie mniejsza niż 1,40 m, a wysokość w świetle ościeżnicy – nie mniejsza niż 2,20 m.”.

**§ 2.** W przypadku budowy lub przebudowy drogi publicznej oraz budowy lub przebudowy drogowego obiektu inżynierskiego w ramach drogi wewnętrznej, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia:

- 1) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a także odrębny wniosek o zatwierdzenie projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego,
- 2) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania innych robót budowlanych,
- 3) zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu lub na opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych

– stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, przy czym § 9, § 13 ust. 1 pkt 3, § 17 ust. 5, § 83 ust. 6 oraz ust. 9 i 74 pkt 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia zmienianego w § 1 można stosować w brzmieniu dotychczasowym.

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

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**W porozumieniu**

**MINISTER**

**ROZWOJU I TECHNOLOGI**

Za zgodność pod względem prawnym,  
legislacyjnym i redakcyjnym  
Tomasz Behrendt  
Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego  
w Ministerstwie Infrastruktury