

UZASADNIENIE

Zasadniczym celem rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), dalej „rozporządzenie PTB”, jest zaproponowanie nowego brzmienia tych przepisów rozporządzenia PTB, w których dostrzeżone zostały pomyłki lub w odniesieniu do których ujawniły się lub mogłyby ujawnić się wątpliwości interpretacyjne. Proponuje się również wprowadzenie kilku zmian doprecyzowujących (uszczegółowiających) niektóre wymagania techniczne oraz dodanie kilku przepisów określających warunki stosowania pewnych rozwiązań szczególnych (dopuszczalnych). Uzasadnienia poszczególnych zmian przedstawiono poniżej w kolejności odpowiadającej zmienianym przepisom, **powołując jednostki redakcyjne rozporządzenia PTB**.

Proponuje się uchylenie § 3, ponieważ przepis ten ma charakter informacyjny, a nie normatywny. Informuje on o tym, że wiedza techniczna dotycząca projektowania i budowy dróg jest zawarta na przykład we wzorcach i standardach lub w Polskich Normach. Informacja ta może wprowadzać w błąd co do dobrowolnego charakteru wymienionych w przepisie dokumentów, o którym przesądza art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 320, z późn. zm.).

W § 4 pkt 4 do części zawierającej wyrażenie definiujące została włączona wypowiedź o charakterze dyrektywalnym („na drodze... wyznacza się...”), a zatem wypowiedź, która nie powinna znajdować się w definicji, lecz – jeśli jest potrzebna – wśród przepisów szczegółowych rozporządzenia PTB. Rolą definicji nie jest bowiem formułowanie nakazów lub zakazów, ale wskazywanie znaczeń określeń używanych w akcie normatywnym. Wymaganie dotyczące liczby jezdni głównych zostało zawarte w § 15 rozporządzenia (dla zadanej kategorii drogi najpierw przyjmuje się jedną z klas wskazanych w § 12, a następnie w zależności od tej klasy ustala się inne wymagania techniczne określone w rozporządzeniu, w tym liczbę jezdni głównych), a zatem ww. wypowiedź zawartą w § 4 pkt 4 należy uznać za zbędną.

Zmiana w § 4 pkt 5 polega na wyróżnieniu także jezdni łącznicy i jezdni manewrowej w ramach stosowanego w rozporządzeniu PTB podstawowego podziału jezdni na rodzaje. Ze

względu na proponowaną zmianę § 15 ust. 7 jezdnie te nie powinny być uznawane za jezdnie dodatkowe. Projektodawca doda jednocześnie definicję jezdni manewrowej (**§ 4 pkt 6a**), bo znaczenie tego określenia może budzić wątpliwości.

Formułując w **§ 4 pkt 18** definicję „przewidywanego okresu użytkowania drogowego obiektu inżynierskiego”, omyłkowo pominięto wyraz „graniczne” w użytym w niej specjalistycznym określeniu „stany graniczne nośności i użytkowalności”. Należy zatem wprowadzić odpowiednią korektę.

W rozporządzeniu PTB używa się wielu określeń, których znaczenie zostało objaśnione albo w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, albo w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251). Jedynym używanym w rozporządzeniu PTB określeniem, które zostało zdefiniowane w obu tych ustawach, jest określenie „skrzyżowanie”. W związku z tym, że definicje ustawowe różnią się między sobą, dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych w rozporządzeniu PTB należy wskazać, w jakim znaczeniu określenie „skrzyżowanie” używane jest w jego przepisach (dodawany w **§ 4 pkt 20a**).

Kierując się potrzebą zapewnienia odporności dróg na zmianę klimatu, wskazywaną na forum i w dokumentach Unii Europejskiej (m.in. w zawiadomieniu KE – „Wytyczne techniczne dotyczące weryfikacji infrastruktury pod względem wpływu na klimat w latach 2021–2027” (C/2021/5430)) oraz komunikowaną w ostatnim czasie jako postulat będący wnioskiem z analiz stanu dróg uszkodzonych w wyniku powodzi na obszarze części województw na południowym zachodzie Polski we wrześniu 2024 r., zaproponowano dodanie ogólnego przepisu nakazującego uwzględnianie podczas projektowania dróg zagrożeń wynikających ze zmiany klimatu (dodawany w **§ 9 ust. 1a**). Katalog wymienionych w przepisie ryzyk i oddziaływań jest katalogiem otwartym, a zakres ich uwzględnienia podczas projektowania powinien być dostosowany do specyfiki konkretnego zamierzenia budowlanego. Proponuje się, aby przepis wszedł w życie po 12 miesiącach od daty ogłoszenia rozporządzenia zmieniającego, tak aby projektanci mieli czas na rozważenie adekwatnych sposobów uwzględnienia projektowanego wymagania.

Zgodnie z art. 20 ust. 3 pkt 1 lit. c i d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym prędkość dopuszczalna samochodu osobowego poza obszarem zabudowanym na drodze klasy GP o dwóch jezdniach głównych posiadających co najmniej dwa pasy ruchu w każdym kierunku wynosi 100 km/h, a na drodze tej klasy o jednej jezdni głównej – 90 km/h.

W związku z tym, że w rozporządzeniu PTB uzależniono standardowe prędkości do projektowania dróg zamiejskich klas A, S i GP od prędkości dopuszczalnych (standardowe prędkości do projektowania są powiększonymi o 10 km/h prędkościami dopuszczalnymi), proponowana w § 13 w ust. 1 zmiana w odniesieniu do dróg klasy GP uwzględnia przyjęte w ustawie rozróżnienie uzależniające prędkość dopuszczalną od liczby jezdni i pasów ruchu.

Intencją projektodawcy jest, aby projektowanie jezdni dodatkowej było dopuszczalne tylko na drogach klas A, S, GP, G i Z oraz aby jezdnie dodatkowe spełniały wymagania stawiane jezdniom dróg o niższych klasach (z wyjątkiem dróg klasy Z). Aktualne brzmienie § 15 ust. 7 nie realizuje tej intencji. Aby to zmienić, przepis ten (określa on, że na drogach wymienionych klas (temat) dopuszczalne jest projektowanie jezdni dodatkowej (remat)) przeformułowano w taki sposób, że będzie on określał, gdzie (tj. na drogach jakich klas) dopuszczalne jest projektowanie jezdni dodatkowej (jezdnia dodatkowa stanie się tematem). Wymaganie dotyczące parametrów jezdni dodatkowej przeniesiono do drugiego zdania.

Użycie w § 17 ust. 5 zwrotu „wymijającymi się pojazdami” może sugerować, że przepis ma zastosowanie jedynie w przypadku jezdni dwukierunkowych. Wątpliwość tę wyeliminuje zaproponowany podział ustępu na dwa zdania oraz użycie w zdaniu drugim określenia „przejeżdżanie obok pojazdu” (korzystają z niego zarówno definicja legalna określenia „wymijanie”, jak i definicje określeń „wyprzedzanie” i „omijanie”). Przepis po zmianie wyraża dwie normy prawne: 1) nakaz przyjmowania szerokości pasa ruchu na łuku w sposób umożliwiający przejazd pojazdu miarodajnego po tym pasie oraz 2) nakaz przyjmowania szerokości pasa ruchu na łuku w sposób zapewniający bezpieczną odległość między pojazdami miarodajnymi przejeżdżającymi po sąsiadujących ze sobą pasach ruchu.

W § 20 ust. 2 omyłkowo użyto określenia „prędkość projektowa” zamiast określenia „prędkość do projektowania”. Proponowana zmiana koryguje ten błąd.

Uzasadnieniem zmiany brzmienia zdania drugiego w § 23 ust. 4 jest to, że aktualnie jest ono sformułowane w taki sposób, iż wydaje się, że odnosi się jedynie do przebudowy i rozbudowy istniejącej drogi (przepis wskazuje istniejące okoliczności, w jakich dopuszcza się inne rozwiązania), a nie odnosi się do budowy polegającej na wykonaniu nowej drogi (w przypadku nowych dróg zastosowanie ma jedynie zdanie pierwsze). Co więcej, wątpliwości interpretacyjne budzi dopuszczenie stosowania innego rozwiązania w zakresie poboczy, ponieważ nie jest jasne, czy inne rozwiązanie w zakresie poboczy może oznaczać brak

poboczy, tj. usytuowanie w ich miejscu innych części drogi, o których mowa w § 5 pkt 2 (np. drogi dla pieszych, drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów).

Proponuje się skreślenie z **§ 23 ust. 10 pkt 5** odniesienia do pobocza o nawierzchni twardej. Skoro – zgodnie z § 23 ust. 3 pkt 4 i ust. 4 zdanie pierwsze – pobocze przy jezdni drogi klasy L lub D projektuje się w całości o nawierzchni gruntowej (co jest równoznaczne z zakazem stosowania nawierzchni twardej), to warunek sformułowany w § 23 ust. 10 pkt 5 dotyczący projektowania części pobocza o nawierzchni twardej przy jezdni drogi którejś z tych klas narusza spójność logiczną tych przepisów.

Zmiana w **§ 26 ust. 1** polega na wyłączeniu mostów, wiaduktów i tuneli z obowiązku projektowania stref bez przeszkód. Ponadto w zdaniu pierwszym wyraz „strefę” zastąpiono wyrazem „strefy”. Zmiana ta ma charakter doprecyzowujący. Użycie w dyspozycji zdania pierwszego określenia „strefa bez przeszkód” w liczbie pojedynczej może wprowadzać w błąd adresatów przepisu, sugerując, że wystarczające będzie zaprojektowanie tylko jednej strefy bez przeszkód. Tymczasem droga składa się z co najmniej jednej jezdni, a jezdnia ma dwie krawędzie, co oznacza, że formułowany nakaz powinien dotyczyć co najmniej dwóch stref bez przeszkód – w zależności od liczby jezdni będzie ich więcej, bo zgodnie z **§ 16 ust. 2** strefy bez przeszkód powinny znaleźć się także w pasie dzielącym jezdnie (w przepisie § 16 ust. 2 zaproponowano analogiczną zmianę, tj. zastąpiono wyraz „strefa” wyrazem „strefy”, a także sprecyzowano, że strefy bez przeszkód w pasie dzielącym mogą na siebie zachodzić). W przepisach prawnych rzeczowniki w liczbie pojedynczej są, co do zasady, używane przy określaniu adresata i okoliczności zastosowania normy prawnej i należy je wówczas rozumieć nie jako poprzedzone liczebnikiem „jeden”, lecz jako poprzedzone kwantyfikatorem „każdy/żaden” lub „jakikolwiek/którykolwiek”. Zasada ta w dużo mniejszym stopniu stosuje się w przypadku wskazywania powinienego zachowania, ponieważ w tym elemencie normy prawnej liczba gramatyczna rzeczownika bywa zazwyczaj odczytywana w znaczeniu liczebnikowym („... powinna mieć [jedną] strefę bez przeszkód”). W zdaniu drugim zmienianego ustępu „strefa bez przeszkód” powinna pozostać w liczbie pojedynczej, ponieważ jest elementem hipotezy normy prawnej wysłowionej w tym zdaniu („... zaprojektować [którejkolwiek] strefy bez przeszkód...”).

W dodawanym **§ 26 ust. 3a** proponuje się dopuszczenie w trudnych warunkach możliwości lokalizowania w strefie bez przeszkód drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, przy czym warunkiem skorzystania z tego dopuszczenia jest niski

poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu (wskazany rodzaj ryzyka wzorowano na § 88 ust. 1 pkt 2 i 3). Przepis nie będzie nakazem, lecz dopuszczeniem, a więc nie będzie obowiązku korzystania z niego.

Szyk zdania tworzącego przepis **§ 28 ust. 5** wymaga drobnej zmiany. Strefa zamieszkania wspomniana na końcu przepisu, tj. w części zdania, w której sformułowany jest nakaz (w części zawartej po wyrazie „powinien”), powinna znajdować się na jego początku, tj. w części zdania, w której określone zostały okoliczności, w jakich przepis ma być stosowany. Przepis w swoim dotychczasowym brzmieniu nakazuje [jakikolwiek] ruch pieszych prowadzić w strefie zamieszkania (tj. nakazuje ruch pieszych przenosić do stref zamieszkania). Tymczasem celem przepisu jest określenie sposobu prowadzenia ruchu pieszych w strefie zamieszkania, a zatem wskazanie, że w strefie zamieszkania ruch pieszych powinien być prowadzony po jezdni ulicy. Należy jednocześnie bardzo wyraźnie podkreślić, że § 28 ust. 5 dotyczy projektowania sposobu prowadzenia ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch w tych strefach zamieszkania, które są planowane do realizacji w pasach drogowych dróg publicznych (przepisu § 28 ust. 5, zgodnie z § 2 ust. 1 i 2, nie stosuje się w przypadku stref zamieszkania ustalanych na obszarach obejmujących drogi wewnętrzne). Zgodnie z przepisem, jeżeli w pasie drogi publicznej planowane jest ustalenie strefy zamieszkania, to dla ruchu pieszych nie należy projektować odrębnej części drogi (np. drogi dla pieszych), bo zgodnie z art. 11 ust. 5 oraz art. 15a ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym piesi i osoby poruszające się przy użyciu urządzeń wspomagających ruch i tak nie będą mieli obowiązku korzystać z tej części drogi. Przepis § 28 ust. 5 zmienianego rozporządzenia de facto transponuje ustawową normę, której adresatami są piesi, na normę, której adresatami są zarządcy i projektanci dróg przygotowujący inwestycje drogowe.

Przeznaczeniem przejścia dla pieszych czy urządzeń alternatywnych (zgodnie z ich definicjami) nie jest przekraczanie przez pieszych drogi jako całości albo dowolnych części drogi, lecz przekraczanie jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska (tramwajowego). Dla uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych proponuje się zatem doprecyzowanie **§ 34 ust. 1 i 4**.

W **§ 34** proponuje się także doprecyzowanie i ucytelnienie wymagań dotyczących zakresu stosowania na jezdniach przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną i bez sygnalizacji poprzez przeformułowanie **ust. 2 i 3** oraz dodanie **ust. 3a**. Brzmienie przepisów ust. 2 i 3 mogło budzić wątpliwość, dlatego zasadę, na której starano się oprzeć ich pierwotne brzmienie,

wyrażono wprost – przejście dla pieszych może nie mieć sygnalizacji świetlnej, jeśli umożliwia przekroczenie nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku. W dodawanym ust. 3a sformułowano zaś dopuszczenie dotyczące możliwości niestosowania sygnalizacji świetlnej także na przejściach dla pieszych na jezdniach wlotów i wylotów rond turbinowych (tj. obszarów, na których – ze względu na ich ukształtowanie geometryczne – wymuszona jest redukcja prędkości), jeżeli przejścia te umożliwiają przekroczenie nie więcej niż dwóch pasów ruchu niezależnie od kierunku tych pasów (w praktyce chodzi zatem o dwa pasy ruchu w jednym kierunku).

Zmiana w **§ 45 ust. 1** wynika z tego, że przejazd dla rowerów jest, zgodnie z definicją ustawową (art. 2 pkt 12 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym), częścią jezdni lub torowiska, a zatem może służyć wyłącznie do przekraczania jezdni lub torowiska, a nie drogi jako całości albo innych części drogi.

Trudne warunki mogą, zgodnie z definicją w § 4 pkt 22, wynikać wyłącznie z istniejącego ukształtowania lub zagospodarowania terenu, ze stopnia złożoności warunków gruntowo-wodnych lub z konieczności ograniczenia oddziaływania drogi na środowisko. Wskazane w **§ 45 ust. 4** jednocentymetrowe uskoki na wykonywanych powierzchniach przejazdów dla rowerów i stref oczekiwania mogą być zaś efektem albo błędów wykonawczych, albo ograniczeń technologicznych wynikających z rodzaju i właściwości użytych wyrobów budowlanych. Przepis dopuszczający występowanie tych uskoków tylko w trudnych warunkach jest zatem przepisem martwym, stąd propozycja jego usunięcia.

W **§ 50 pkt 1** dokonuje się korekty polegającej na usunięciu z przepisu dróg zamiejskich klasy L i D, ponieważ § 15 nie dopuszcza projektowania tych dróg z dwoma jezdniami głównymi, a § 13 nie dopuszcza, aby na tych drogach prędkość do projektowania była większa niż 60 km/h.

Przepis **§ 52 ust. 6** dodano ze względu na wyodrębnienie jezdni manewrowej w ramach stosowanego w rozporządzeniu PTB podstawowego podziału jezdni na rodzaje. Parametry geometryczne tych jezdni należy dostosowywać do pojazdów, dla których jezdnie będą w konkretnych przypadkach przeznaczone.

Projektowana zmiana **§ 54 ust. 3** znosi warunek rozdzielania wyspą kanalizującą ruch wyjazdów i wjazdów technicznych i awaryjnych sytuowanych obok siebie. Warunek zostaje zachowany w przypadku wyjazdów i wjazdów zwykłych.

W § 55 ust. 1 pkt 1 sformułowano zakaz projektowania zjazdu zwykłego z jezdni głównej drogi klasy A, S i GP, przy czym w przypadku drogi klasy GP dopuszczono jego zaprojektowanie w trudnych warunkach. Proponuje się dodanie jeszcze jednego wyjątku dotyczącego zjazdów zwykłych z dróg klasy GP, tym razem w niezwiązanym z trudnymi warunkami przypadku zjazdów dotychczas istniejących (tj. zjazdów, o których mowa w art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych). Wyjątek ten (dodawany **§ 55 ust. 1a**) jest jednak ograniczony do sytuacji, w której natężenie ruchu pojazdów na zjeździe jest bardzo małe, i dotyczy tylko dróg zamiejskich o jednej dwukierunkowej jezdni głównej. Proponowane dopuszczenie nie stanowi nakazu, co oznacza, że zarządca drogi może z niego skorzystać, jeśli uzna takie rozwiązanie za zasadne, przy czym należy podkreślić, że dopuszczenie to nie uchyla zakazu, o którym mowa w § 55 ust. 2 zmienianego rozporządzenia, a zatem zjazdu nie będzie można zaprojektować mimo spełnienia wymienionych przesłanek, jeżeli jego zaprojektowanie spowodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Zapewnienie bezpiecznej odległości między wymijającymi się pojazdami powinno być wymagane tylko w przypadku tych zjazdów dwukierunkowych, na których istnieje możliwość poruszania się pojazdów równocześnie w obu kierunkach. W przypadku zjazdów dwukierunkowych przeznaczonych do poruszania się pojazdów naprzemiennie w przeciwnych kierunkach wymóg ten nie jest niezbędny. Proponowana zmiana dostosowuje **§ 56 ust. 2** do tego założenia.

Aktualnie przepis § 58 ust. 3 dotyczy projektowania skrzyżowania, natomiast przepis **§ 58 ust. 4** dotyczy przejazdu pewnych pojazdów. Jeden przepis jest zatem warunkiem technicznym, jakiego powinno odpowiadać skrzyżowanie, a drugi jest warunkiem technicznym użytkowania (skrzyżowania – choć z samego przepisu to nie wynika). Przepis ust. 4 należy jednak przeformułować. Intencją projektodawcy – wbrew dosłownemu brzmieniu ust. 4 – było bowiem sformułowanie wyjątku od ust. 3, tj. sformułowanie dopuszczenia zaprojektowania skrzyżowania w sposób umożliwiający przejazd niektórych pojazdów z utrudnieniami dla ruchu (o tej intencji świadczy choćby odniesienie się w przepisie do trudnych warunków, które są określeniem mającym praktyczne znaczenie wyłącznie na etapie projektowania, a nie na etapie użytkowania). Wyjątek ten (dopuszczenie) może jednak dotyczyć tylko pojazdów transportu zbiorowego, o których mowa w ust. 4 pkt 2, ponieważ tylko te pojazdy mogą mieścić się w użytym w ust. 3 określeniu „pojazd miarodajny” (będą to konkretnie autobusy wyszczególnione w załączniku nr 1 do PTB). W ust. 4 nie można natomiast uwzględnić

pojazdów większych niż miarodajne, bo w ust. 3 jest mowa wyłącznie o pojazdach miarodajnych. Skoro ust. 4 ma wprowadzać wyjątek od ust. 3, to nie może uwzględniać czegoś, czego ust. 3 nie dotyczy (nie obejmuje). Potrzeba uwzględnienia możliwości sporadycznego przejazdu pojazdu większego niż przyjęty pojazd miarodajny może jednak istnieć, dlatego proponuje się dodanie ust. 5, który nie jest dopuszczeniem, lecz odrębnym nakazem uwarunkowanym założeniem występowania takiej potrzeby. A zatem zgodnie z § 58 ust. 3 należy tak ukształtować skrzyżowanie, aby umożliwić przyjętemu na potrzeby projektowania drogi pojazdowi miarodajnemu przejazd na tym skrzyżowaniu bez utrudnień dla ruchu, przy czym ze względu na trudne warunki dopuszcza się takie ukształtowanie skrzyżowania, że przejazd przyjętego pojazdu miarodajnego, jeżeli jest to pojazd rodzaju A2, A3 albo AP, będzie odbywał się z utrudnieniami dla ruchu (§ 58 ust. 4). Zgodnie zaś z § 58 ust. 5, kształtując skrzyżowanie, należy ewentualnie uwzględnić także potrzebę zapewnienia możliwości przejazdu pojazdu większego niż przyjęty pojazd miarodajny, jeżeli ze względu na sporadyczny charakter przejazdu takiego pojazdu nie uznano za niezbędne wybrania go jako miarodajny. Ukształtowanie to nie musi zapewniać możliwości jego przejazdu bez utrudnień dla ruchu innych pojazdów.

Zmiana w **§ 78 ust. 7** jest konsekwencją zmiany przepisu § 16 ust. 2. Skoro strefy bez przeszkód w pasie dzielącym mogą na siebie zachodzić, to niezbędne jest dodanie odpowiedniego zastrzeżenia także w odniesieniu do ich skrajni.

Zmiana w **§ 81 ust. 1 pkt 4** polega na usunięciu wyrazu „zapewnione”, gdyż kolejne punkty w tym ustępie stanowią kontynuację zdania rozpoczętego we wprowadzeniu do wyliczenia („... zapewnia się: ... zapewnione wczesne dostrzeżenie...”).

Brzmienie przepisu **§ 83 ust. 6** w sposób niewystarczający sygnalizuje, że przepis ten jest wyjątkiem od przepisu § 83 ust. 5, przez co może on być aktualnie rozumiany w sposób niezgodny z intencją projektodawcy. Zmiana brzmienia ust. 6 eliminuje tę wątpliwość. Jednocześnie w proponowanym nowym brzmieniu przepisu dostosowano określenia techniczne do terminologii używanej w przepisach dotyczących wyrobów budowlanych (w szczególności decyzji delegowanej KE 2015/1959 oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 listopada 2016 r. w sprawie sposobu deklarowania właściwości użytkowych wyrobów budowlanych oraz sposobu znakowania ich znakiem budowlanym (Dz. U. z 2023 r. poz. 873)) oraz w stosowanej powszechnie normie PN-EN 124-

1 (i normie terminologicznej PN-EN 16323). Dostosowanie objęło także **§ 97 ust. 3**, w którym wyraz „studni” zastąpiono wyrazem „studzienek”.

W użytym w **§ 88 ust. 1 pkt 2** wyrażeniu „jeżeli zaprojektowano szerokość strefy bez przeszkód” brakuje określenia rzeczownika „szerokość” (jaka szerokość?) lub odnoszenie się do szerokości strefy jest zbędne. Proponuje się, aby wspomniane wyrażenie otrzymało brzmienie: „jeżeli zaprojektowano strefę bez przeszkód”.

Przepis **§ 103 ust. 1** wykracza poza zakres upoważnienia, dlatego należy go uchylić. Art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418) nie upoważnia prawodawcy wykonawczego do wprowadzania wymagań dotyczących projektantów sprawdzających projekty budowlane, w tym do wprowadzania odstępstw od przepisu art. 20 ust. 2 tej ustawy, zgodnie z którym projektant ma obowiązek zapewnić sprawdzenie swojego projektu architektoniczno-budowlanego oraz technicznego pod względem zgodności z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi, przez osobę posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w odpowiedniej specjalności, a zatem niezależnie od miejsca zatrudnienia tej osoby. Ustawa nie dokonuje podziału projektantów (w tym projektantów sprawdzających) według kryterium ich ewentualnego zatrudnienia w tej samej jednostce projektowej, jaki opisano w normie EN 1990.

W **załączniku nr 1** z definicji szerokości pojazdu usunięto odniesienie do uwzględniania szerokości lusterek, tak aby zapewnić zgodność tej definicji z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 i 1417), w szczególności jego § 2 ust. 2 i 5, zgodnie z którymi lusterka nie muszą być uwzględniane przy określaniu wymiarów zewnętrznych pojazdów. W konsekwencji wskazane w tabeli załącznika nr 1 zmienianego rozporządzenia szerokości pojazdów nie będą uwzględniać szerokości tych urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględniane na podstawie przepisów dotyczących pojazdów.

Propozycja zmiany **ust. 9 w załączniku nr 3** ma na celu doprecyzowanie przepisu i jednoznaczne wskazanie, że wymagana szerokość i wysokość wyjścia awaryjnego powinna być zapewniona w świetle ościeżnicy zamykających je drzwi. Z informacji przekazanych przez Państwową Straż Pożarną wynika, że identyfikowane są przypadki, w których wyjścia awaryjne w urządzeniach przeciwhałasowych posiadają szerokość w świetle mniejszą niż 1,2 m, gdyż szerokość 1,2 m zapewniana jest dla otworu w urządzeniu przeciwhałasowym

przeznaczonego do umieszczenia w nim drzwi stanowiących wyjście awaryjne. Podobną zmianę proponuje się w **ust. 74** w odniesieniu do tamtejszych przejść poprzecznych w tunelach.

Zgodnie z proponowaną zmianą doprecyzowującą **ust. 19 w załączniku nr 3** stacyjne urządzenia łączności alarmowej na autostradach powinny być lokalizowane po obu stronach drogi, a nie po obu stronach jezdni głównej. Przepis w jego aktualnym brzmieniu odczytywany dosłownie oznaczałby obowiązek lokalizowania tych urządzeń także w pasie dzielącym jezdni głównych, co byłoby nieracjonalne.

Wymaganie w **ust. 30 w załączniku nr 3** dotyczące „co najmniej klasy A1” reakcji na ogień należy zmienić poprzez usunięcie wyrazów „co najmniej”, ponieważ klasa A1 jest najwyższą klasą w klasyfikacji ustanowionej w rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2016/364 w sprawie klasyfikacji reakcji na ogień wyrobów budowlanych (obowiązek stosowania tej klasyfikacji przez państwa członkowskie UE wynika z art. 27 ust. 6 unijnego rozporządzenia nr 305/2011) oraz w normie EN 13501-1 (akty te nie ustanawiają też dla klasy A1 żadnych klasyfikacji dodatkowych).

Z uwagi na stosowanie różnych metod drażnienia tuneli i ograniczoną możliwość ingerencji w ściany boczne tunelu zaproponowano zmianę **ust. 61 w załączniku nr 3** umożliwiającą umieszczanie hydrantów zewnętrznych w miejscach innych niż wnęki, które poprzez odpowiednie ukształtowanie ściany bocznej tunelu będą zapewniały ochronę hydrantu przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Proponuje się zmianę **ust. 65 w załączniku nr 3** polegającą na usunięciu z tego przepisu odesłania do Polskich Norm dotyczących znaków bezpieczeństwa, aby nie powodować wątpliwości dotyczących dobrowolnego statusu tych dokumentów (inne powołane w rozporządzeniu PTB Polskie Normy są obowiązkowe mocą unijnego rozporządzenia nr 305/2011).

Większość zmian wprowadzanych projektowanym rozporządzeniem ma charakter neutralny dla stosowania rozporządzenia PTB – poprawiono nimi drobne pomyłki (głównie językowe) lub doprecyzowano brzmienie niektórych przepisów bez wpływania na ich treść. Niewielka liczba zmian, które mają charakter techniczny i mogą mieć wpływ na projektowanie niektórych dróg, polega na sformułowaniu dodatkowych dopuszczeń lub na nieznacznym złagodzeniu niektórych wymagań technicznych. Takie modyfikacje nie powodują niezgodności dróg już zaprojektowanych lub będących w trakcie realizacji ze zmienionym rozporządzeniem PTB, dlatego możliwe jest w przypadku tych dróg nakazanie stosowania

przepisów w ich nowym brzmieniu. W zasadzie jedynymi przepisami, których wejście w życie może nieznacznie wpływać na zgodność trwających inwestycji z rozporządzeniem PTB, są te zmieniające § 9, § 13 ust. 1 pkt 3, § 15 ust. 7, § 17 ust. 5, § 34 ust. 2 i 3, § 83 ust. 6 oraz ust. 9 i 74 pkt 3 załącznika nr 3 PTB. W celu uniknięcia ewentualnych niezgodności lub choćby rozbieżności interpretacyjnych w przepisie przejściowym dopuszczono możliwość ich stosowania w brzmieniu dotychczasowym.

Termin wejścia w życie rozporządzenia zaproponowany w § 3 projektu wynosi dla niemal wszystkich przepisów 14 dni od dnia ogłoszenia i jest zgodny z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1461). Przepis § 1 pkt 3 projektu (tj. dodawany § 9 ust. 1a PTB) wejdzie w życie po 12 miesiącach od daty ogłoszenia rozporządzenia zmieniającego.

Rozporządzenie zmieniające nie dodaje ani nie modyfikuje żadnego przepisu będącego przepisem technicznym 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 oraz z 2004 r. poz. 597), dlatego nie jest wymagane notyfikowanie projektu rozporządzenia Komisji Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 oraz z 2024 r. poz. 1535) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806), projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Zgodnie z art. 2 ust. 1 decyzji Rady 98/415/WE z dnia 29 czerwca 1998 r. w sprawie konsultacji Europejskiego Banku Centralnego udzielanych władzom krajowym w sprawie projektów przepisów prawnych (Dz. Urz. WE L 189 z 03.07.1998, str. 42; Dz. Urz. UE Polskie Wydanie Specjalne rozdz. 1, t. 1, str. 446) projekt rozporządzenia nie wymaga konsultacji z Europejskim Bankiem Centralnym.

Rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.