

I.
Nowelizacja rozporządzenia PTB

II.
Wzorce i standardy w 2025 r.

III.
Aktualizacja WR-M-11 oraz WR-M-21



Ministerstwo
Infrastruktury

Kamil Kułaga

Wydział Warunków Technicznych
Departament Dróg Publicznych

IV FORUM
Wzorców i Standardów
02-03.12.2025 r. Ossa

Cz. I

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 września 2025 r.
zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów
techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

(Dz. U. poz. 1352)

WEJŚCIE W ŻYCIE

- Większość przepisów rozporządzenia zmieniającego weszła w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, tj. **22 października 2025 r.**
- Dodawany do rozporządzenia PTB przepis § 9 ust. 1a wejdzie w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia, tj. **8 października 2026 r.**



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 7 października 2025 r.

Poz. 1352

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 25 września 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 2025 r. poz. 418 i 1080) 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) uchyla się § 3;
- 2) 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, jezdnią łącznicą ani jezdnią manewrową;”,
 - c) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:
„6a) jezdnia manewrowa – jezdnię w ramach miejsca obsługi podróżnych, miejsca dla służb, obwoźu utrzymania drogi, parkingu lub zatoki postojowej oddzielonej od jezdni głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznic lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej;”,
 - d) w pkt 18 po wyrazie „stany” dodaje się wyraz „graniczne”,
 - e) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:
„20a) skrzyżowanie – skrzyżowanie w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889);”,
- 3) w § 9 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Projektując drogę, w odpowiednim zakresie uwzględnić się ryzyka i oddziaływania wynikające ze zmiany klimatu, w szczególności związane z ulewnymi deszczami, powodzią, suszami, falami upałów, bardzo silnym wiatrem lub osuwiskami.”;
- 4) 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;”,

¹⁾ 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).

KATEGORIE ZMIAN WPROWADZONYCH W PTB



POPRAWIENIE POMYŁEK JĘZYKOWYCH

1. W § 36 w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyraz „mniejszej” zastępuje się wyrazem „mniejszą”, w zdaniu drugim po wyrazie „zmniejszenie” dodaje się wyraz „jej”.
2. W § 78 w ust. 4 wyraz „większej” zastępuje się wyrazem „większą”.
3. W § 81 w ust. 1 w pkt 4 skreśla się wyraz „zapewnione” („... zapewnia się... zapewnione...”).
4. W § 92 po wyrazach „Na drodze stosuje” dodaje się wyraz „się”.

PRZYKŁADY DOPRECYZOWAŃ

1. W § 4 w pkt 18 po wyrazie „stany” dodaje się wyraz „graniczne” („... nie są przekroczone stany nośności i użytkowości...”).
2. W § 20 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „projektowej” zastępuje się wyrazami „do projektowania”.
3. W § 23 w ust. 10 w pkt 5 skreśla się wyrazy „, jeżeli nie zaprojektowano części pobocza o nawierzchni twardej”.
4. W § 26 w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyraz „strefę” zastępuje się wyrazem „strefy”.
5. W § 34 w ust. 1 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego” („Do przekraczania drogi przez pieszych projektuje się przejście dla pieszych...”).
6. W § 81 w ust. 1 w pkt 1 skreśla się wyrazy „głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicy, jezdni zbierająco-rozprowadzającej, jezdni manewrowej” (jezdni = każdej jezdni, nie trzeba ich wymieniać).
7. W § 97 w ust. 3 wyraz „studni” zastępuje się wyrazem „studzienek”.
8. ...

§ 4 pkt 20a PTB (doprecyzowanie)

- **Dodano definicję „skrzyżowania”** poprzez odesłanie do ustawy o drogach publicznych.

§ 4 pkt 20a PTB

skrzyżowanie – skrzyżowanie w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

art. 4 pkt 9 uDP

skrzyżowanie - część drogi publicznej będącą połączeniem dróg publicznych albo jezdni jednej drogi publicznej w jednym poziomie;

art. 2 pkt 10 uPRD

skrzyżowanie - część drogi będącą połączeniem dróg albo jezdni jednej drogi w jednym poziomie, z wyjątkiem połączenia drogi o nawierzchni twardej z drogą o nawierzchni gruntowej lub z drogą wewnętrzną;

Z uzasadnienia ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768):

„[...] **skrzyżowanie** i węzeł **będą rozumiane w ten sam sposób zarówno na poziomie uDP i PTB** oraz pośrednio na poziomie uPRD [...]”

„[...] inaczej niż uDP, uPRD uzależnia fakt występowania skrzyżowania od rodzaju nawierzchni drogi, a nie od zaliczenia jej do kategorii dróg publicznych. **Pełne ujednolicenie definicji w obu ustawach nie jest możliwe, ze względu na fakt, że powodowałoby konieczność wprowadzenia zmian w organizacji ruchu na bardzo dużej liczbie skrzyżowań, które dotychczas w rozumieniu uPRD nimi nie były.**”

§ 4 pkt 4 PTB (doprecyzowanie)

- Z definicji „**jezdni głównej**” usunięto wypowiedź, która nie powinna znajdować się w definicji.

Uzasadnienie:

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.

§ 4 pkt 4 PTB

jezdnia główna - jezdnia przeznaczona do prowadzenia ruchu zgodnie z podstawową funkcją drogi wynikającą z jej kategorii; ~~na drodze o dwóch jezdniach przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach wyznacza się dwie jezdnie główne oddzielnie dla każdego kierunku ruchu;~~

UCHYLENIA

§ 103 ust. 1 PTB

(uchylony)

Przy projektowaniu mostu lub wiaduktu o rozpiętości teoretycznej przęsła większej niż 100 m zapewnia się poziom nadzoru DSL 3 zgodnie z Polską Normą dotyczącą podstaw projektowania konstrukcji.

Uzasadnienie:

Przepis § 103 ust. 1 **wykracza poza zakres upoważnienia ustawowego**, 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.

§ 45 ust. 4 PTB

Przejazd dla rowerów projektuje się w taki sposób, aby na powierzchni przejazdu i strefy oczekiwania nie występowały uskoki. ~~W trudnych warunkach dopuszcza się występowanie uskoków nie większych niż 0,01 m.~~

Uzasadnienie:

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 **niemożliwym do zastosowania**, stąd propozycja jego usunięcia.

§ 3 PTB (uchylenie)

§ 3 PTB

(uchylony)

~~Jeżeli w przepisach rozporządzenia nie określono warunku lub określono go w sposób ogólny, drogę projektuje się, buduje, przebudowuje lub użytkuje zgodnie z zasadami wiedzy technicznej zawartej w szczególności:~~

~~1) we wzorcach i standardach rekomendowanych przez ministra właściwego do spraw transportu na podstawie przepisów o drogach publicznych;~~

~~2) w Polskich Normach.~~

Uzasadnienie:

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 2025 r. poz. 889).



Ministerstwo Infrastruktury

Departament Dróg Publicznych
Znak pisma: DDP-4.0210.1.2024
Warszawa, 28 października 2025 r.

Pan

Mariusz Dobrzeński

Prezes Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa

Szanowny Panie Prezesie,

w związku z tym, że na forach i w serwisach społecznościowych zaczynają pojawiać się wpisy sugerujące, że uchylenie § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352), dalej „PTB”, oznacza ogromną zmianę w zakresie możliwości korzystania ze wzorców i standardów, przekazuję poniższe wyjaśnienia z uprzejmą prośbą o udostępnienie ich okręgowym izbom inżynierów budownictwa.

Zgodnie z art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) wzorce i standardy wydawane, rozpowszechniane lub rekomendowane przez ministra właściwego do spraw transportu są stosowane dobrowolnie. W przepisie § 3 PTB wymienione były dwa rodzaje opracowań, w których wiedza techniczna jest rejestrowana (dokumentowana), w tym wzorce i standardy, jednak niektórzy interpretowali ten przepis jako nakaz stosowania wzorców i standardów (co ciekawe, można odnieść wrażenie, że nieproporcjonalnie rzadziej taki rzekomy nakaz odnoszony był do Polskich Norm, o których również była mowa w § 3 PTB) w okolicznościach wskazanych w przepisie (brak szczegółowego warunku technicznego w rozporządzeniu PTB). Należy podkreślić, że takiej interpretacji nie da się pogodzić z normą prawną zawartą w art. 17 ust. 4 ww. ustawy. Ze względu na usytuowanie rozporządzeń w hierarchii źródeł prawa jako aktów wykonawczych do ustaw, przepis § 3 PTB nie mógł zmieniać normy ustawowej i nie taka była pierwotna intencja sformułowania tego przepisu.

Faktem jednak jest, że taka błędna interpretacja upowszechniała się. Zwracali na to uwagę także niektórzy uczestnicy konsultacji publicznych projektu rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie PTB, które zostało wydane we wrześniu br. Aby wyeliminować te wątpliwości interpretacyjne, przepis § 3 PTB został uchylony.

Niezależnie od tego sytuacja prawna uczestników procesów budowlanych nie zmieniła się. To oni, a w szczególności projektanci, decydują o tym, czy i ewentualnie w jakim zakresie wzorce i standardy zostaną w konkretnym zamierzeniu budowlanym wykorzystane. Stosowanie tych dokumentów nie zwalnia i nie zwalnia osób wykonujących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie z odpowiedzialności zawodowej.

§ 52 ust. 6 PTB (nowe wymaganie)

- Dodano definicję „**jezdni manewrowej**” oraz przepis dotyczący parametrów geometrycznych jezdni manewrowych.

§ 4 pkt 6a PTB

jezdni manewrowa - jezdnia w ramach:

- miejsca obsługi podróżnych,
- miejsca dla służb,
- obwodu utrzymania drogi,
- parkingu lub
- zatoki postojowej oddzielonej od jezdni głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicy lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej;

§ 52 ust. 6 PTB

Parametry geometryczne jezdni manewrowej powinny umożliwiać przejazd i wykonywanie manewrów pojazdom, do których ruchu jezdnia ta jest przeznaczona.

DODATKOWE DOPUSZCZENIA

- **Dopuszczenia** = wyjątki od wcześniejszych wymagań (nakazów/zakazów), tj. złagodzone wcześniejsze wymagania; zwykle węższe od pierwotnych wymagań; zwykle uzależnione od spełnienia dodatkowych warunków lub istnienia czynnika uniemożliwiającego spełnienie pierwotnego wymagania.
- Nie ma obowiązku korzystania z dopuszczeń.
- Dodanie do PTB przepisów z nowymi dopuszczeniami nie powoduje niezgodności inwestycji w toku z rozporządzeniem PTB (dlatego przepisy te nie zostały objęte przepisem przejściowym).
- Możliwość skorzystania z dodanych dopuszczeń w przypadku inwestycji na etapie wykonywania robót budowlanych: w zależności od kwalifikacji istotności zmian wprowadzanych w zatwierdzonym projekcie (istotne/nieistotne odstępstwa od projektu; kwalifikacji dokonuje projektant).

§ 26 ust. 3a PTB

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.

§ 34 ust. 3a PTB

Dopuszcza się zaprojektowanie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na wlocie i wylocie ronda turbinowego, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie nie więcej niż dwóch pasów ruchu, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.

§ 55 ust. 1a PTB

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.

KATEGORIE ZMIAN WPROWADZONYCH W PTB



PRZEPIS PRZEJŚCIOWY (inwestycje w toku)

- Ogólna zasada:
od wejścia w życie stosuje się przepisy w nowym brzmieniu (większość zmian jest neutralnych lub korzystnych dla adresatów przepisów, tj. uczestników procesów budowlanych).
- Wprowadzono **możliwość stosowania niektórych przepisów w brzmieniu dotychczasowym** (dotyczy zmian, które mogą być trudne do uwzględnienia lub co do których mogą zaistnieć rozbieżności interpretacyjne). Decydują uczestnicy procesów budowlanych.

§ 2 nowelizacji PTB

W przypadku budowy lub przebudowy drogi publicznej oraz budowy lub przebudowy drogowego obiektu inżynierskiego w ramach drogi wewnętrznej, **jeżeli przed dniem wejścia w życie przepisów 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

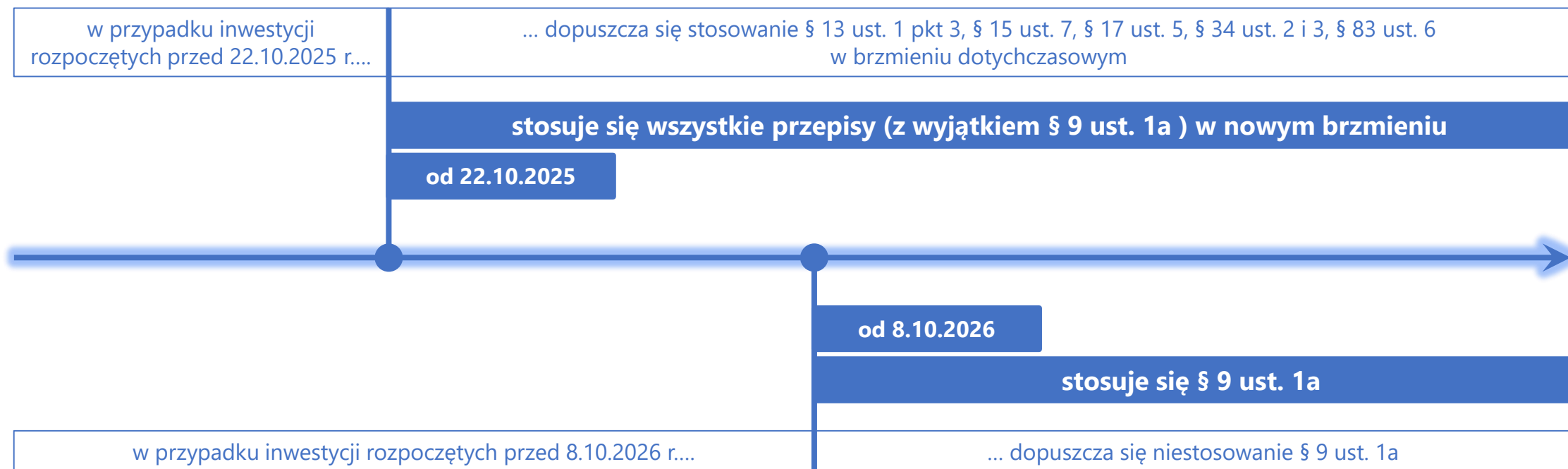
– **stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem**, z tym że:

- dopuszcza się stosowanie § 13 ust. 1 pkt 3, § 15 ust. 7, § 17 ust. 5, § 34 ust. 2 i 3, § 83 ust. 6 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym oraz stosowanie ust. 9 i 74 pkt 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, a także
- dopuszcza się niestosowanie § 9 ust. 1a rozporządzenia zmienianego w § 1.

rozp. przed
22.10.2025

rozp. przed
8.10.2026

PRZEPIS PRZEJŚCIOWY (inwestycje w toku)



Określenie „**inwestycje rozpoczęte**” oznacza tutaj, że:

- 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.

PRZEPISY WYMIENIONE W PRZEPISIE PRZEJŚCIOWYM

(mogą być trudne do uwzględnienia lub mogą zaistnieć rozbieżności interpretacyjne)

§ 13 ust. 1 pkt 3 PTB

obow. od 22.10.2025

Drogę zamiejską projektuje się w taki sposób, że prędkość do projektowania przyjmuje się w zależności od klasy drogi:

[...]

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;

§ 15 ust. 7 PTB

Jezdnia dodatkowa może być zaprojektowana wyłącznie na drodze klasy A, S, GP, G i Z. Jezdnia ta powinna spełniać warunki określone dla jezdni drogi klasy D, L lub Z.

§ 17 ust. 5 PTB

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.

§ 34 ust. 2 i 3 PTB

2. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.

3. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h i nie można zaprojektować przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h i nie więcej niż 70 km/h.

§ 83 ust. 6 PTB

Zwieńczenia studzienek wjazdowych 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.

ust. 9 załącznika nr 3 do PTB

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. Wyjścia awaryjne projektuje się w taki sposób, aby odległość, jaką należy pokonać do najbliższego wyjścia awaryjnego, wynosiła nie więcej niż 200 m. Między wyjściami awaryjnymi, na wysokości nie mniejszej niż 1,80 m i nie większej niż 2,50 m, w odstępach nie większych niż 50 m umieszcza się znaki bezpieczeństwa wskazujące kierunek do najbliższego wyjścia awaryjnego. Do wyjścia awaryjnego doprowadza się dojeżdżanie o nawierzchni twardej.

(doprecyzowanie)

ust. 74 pkt 3 załącznika nr 3 do PTB

W tunelach dwunawowych o długości większej niż 500 m oraz w odrębnych tunelach, jeżeli nawy lub tunele usytuowane są na tym samym lub zbliżonym poziomie, projektuje się przejścia poprzeczne między nawami tunelu lub pomiędzy tunelami. Przejścia poprzeczne powinny być:

[...]

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.

(doprecyzowanie)

§ 9 ust. 1a PTB

obow. od 8.10.2026

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.

§ 13 ust. 1 pkt 3 PTB (zmiana treści wymagania)

art. 20 ust. 3 ustawy PRD

Prędkość dopuszczalna poza obszarem zabudowanym, z zastrzeżeniem ust. 4, wynosi w przypadku:

[...]

1) samochodu osobowego, motocykla lub samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t:

[...]

c) [...] na drodze dwujezdniowej co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu - **100 km/h**,

d) na pozostałych drogach - **90 km/h**;

+10 km/h

+10 km/h

Uzasadnienie:

W związku z tym, że w rozporządzeniu PTB uzależniono standardowe prędkości do projektowania dróg zamiejskich klas 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 – Prawo o ruchu drogowym rozróżnienie uzależniające prędkość dopuszczalną od liczby jezdni i pasów ruchu.

§ 13 ust. 1 pkt 3 PTB

Drogę zamiejską projektuje się w taki sposób, że **prędkość do projektowania** przyjmuje się w zależności od klasy drogi:

[...]

3) dla klasy GP:

a) o dwóch jezdniach głównych – standardowo **110 km/h**, w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h,

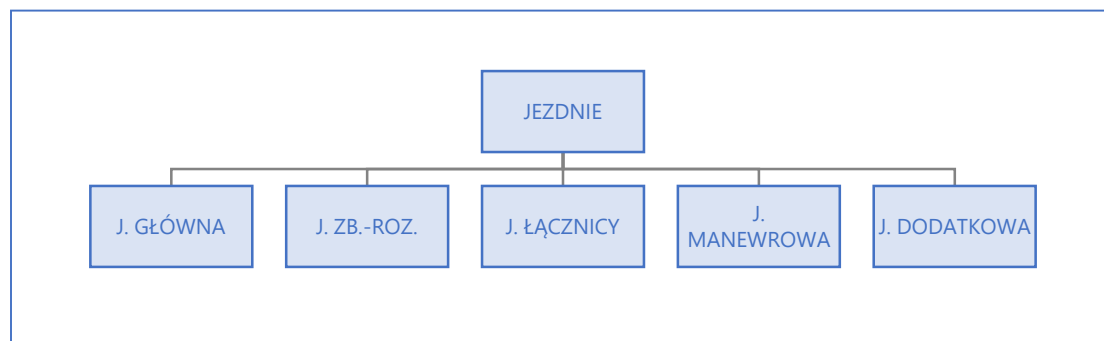
b) o jednej jezdni głównej – standardowo **100 km/h**, w trudnych warunkach dopuszcza się 90 lub 80 km/h;

[...]

3) dla klasy GP – standardowo 110 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h;

§ 15 ust. 7 PTB (zmiana treści wymagania)

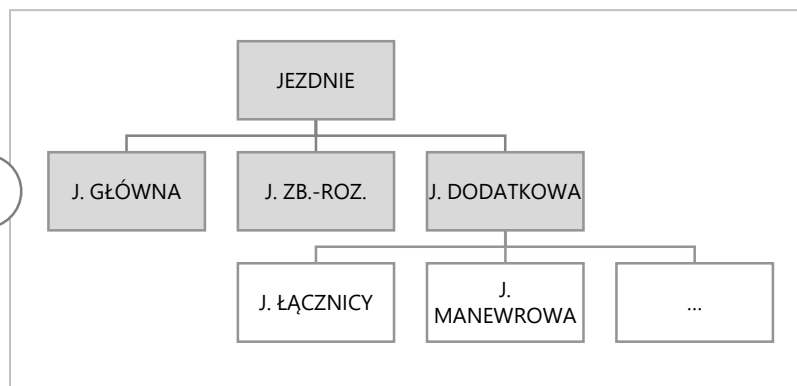
- Zmieniono definicję „jezdni dodatkowej” oraz podstawowy przepis dotyczący jezdni dodatkowych.



§ 81 ust. 1 pkt 1 PTB

Kierującemu pojazdem innym niż rower, [...] zapewnia się:

1) na każdym pasie ruchu jezdni głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicy, jezdni zbierająco-rozprowadzającej, jezdni manewrowej oraz na torowisku tramwajowym [...]



§ 15 ust. 7 PTB

Jezdnia dodatkowa może być zaprojektowana wyłącznie na drodze klasy A, S, GP, G i Z. Jezdnia ta powinna spełniać warunki określone dla jezdni drogi klasy D, L lub Z.

Na drodze klasy A, S, GP, G lub Z dopuszcza się zaprojektowanie jezdni dodatkowej, spełniającej warunki określone dla jezdni drogi klasy D, L lub Z.

§ 4 pkt 5 PTB

- **jezdnia dodatkowa** - jezdnia niebędąca:

- jezdnią główną,
- jezdnią zbierająco-rozprowadzającą,
- jezdnią łącznicą
- ani
- jezdnią manewrową;

- ~~jezdnia dodatkowa - jezdnia niebędąca:~~

- ~~• jezdnią główną,~~
- ~~ani~~
- ~~• jezdnią zbierająco-rozprowadzającą;~~

§ 17 ust. 5 PTB (zmiana treści wymagania)

Uzasadnienie:

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”).

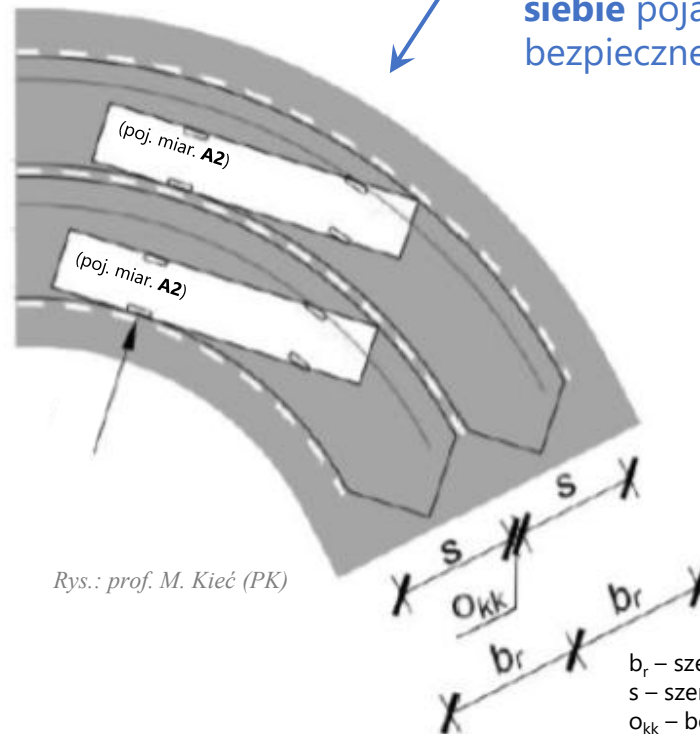
Przepis po zmianie wyraża dwie normy prawne:

- 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.

§ 17 ust. 5 PTB

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.



Szerokość pasa ruchu ~~na łuku kołowym~~ w planie powinna umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego z zachowaniem bezpiecznej odległości między ~~wymijającymi się~~ pojazdami.

b_r – szerokość pasa ruchu
 s – szerokość korytarza ruchu pojazdu miar.
 o_{kk} – bezpieczna odległość między pojazdami

§ 34 ust. 2 i 3 PTB (doprecyzowanie)

Przeformułowano przepis w taki sposób, aby bardziej czytelnie wyrazić zasadę, zgodnie z którą **przejście dla pieszych może nie mieć sygnalizacji świetlnej wtedy, kiedy umożliwia przekroczenie nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku** (tj. max 2 pasów ruchu w przeciwnych kierunkach).

+ **dodano wyjątek, tj. dodatkowe dopuszczenie**
(nieobjęte przepisem przejściowym)

§ 34 ust. 3a PTB

Dopuszcza się zaprojektowanie przejścia dla pieszych **bez sygnalizacji świetlnej na wlocie i wylocie ronda turbinowego**, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie **nie więcej niż dwóch pasów ruchu**, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.

§ 34 ust. 2 i 3 PTB

2. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych **bez sygnalizacji świetlnej**, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie **nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku**, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.

3. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych **z sygnalizacją świetlną**, jeżeli:

- prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h i nie można zaprojektować przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz jeżeli
- prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h i nie więcej niż 70 km/h.

~~2. Przejście dla pieszych **bez sygnalizacji świetlnej** projektuje się na dwukierunkowej jezdni albo jednokierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h.~~

~~3. Przejście dla pieszych **z sygnalizacją świetlną** projektuje się na:~~

- ~~1) dwukierunkowej jezdni albo jednokierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 70 km/h;~~
- ~~2) jednokierunkowej jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu.~~

§ 34 ust. 2 i 3 PTB (doprecyzowanie)

Przeformułowano przepis w taki sposób, aby bardziej czytelnie wyrazić zasadę, zgodnie z którą **przejście dla pieszych może nie mieć sygnalizacji świetlnej wtedy, kiedy umożliwia przekroczenie nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku** (tj. max 2 pasów ruchu w przeciwnych kierunkach).

przypomnienie

art 13 ust. 8 uPRD

Jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze **dwujezdniowej**, przejście na każdej jezdni uważa się za **przejście odrębne**. Przepis ten stosuje się odpowiednio do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony **wysepką lub za pomocą innych urządzeń** na jezdni.

§ 34 ust. 2 i 3 PTB

2. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych **bez sygnalizacji świetlnej**, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie **nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku**, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.

3. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych **z sygnalizacją świetlną**, jeżeli:

- prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h i nie można zaprojektować przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz jeżeli
- prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h i nie więcej niż 70 km/h.

~~2. Przejście dla pieszych **bez sygnalizacji świetlnej** projektuje się na dwukierunkowej jezdni albo jednokierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h.~~

~~3. Przejście dla pieszych **z sygnalizacją świetlną** projektuje się na:~~

- ~~1) dwukierunkowej jezdni albo jednokierunkowej jezdni z jednym pasem ruchu, na których prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 70 km/h;~~
- ~~2) jednokierunkowej jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu.~~

§ 83 ust. 6 PTB (zmiana treści wymagania (+ doprecyzowanie))

- § 83 ust. 6 PTB jest wyjątkiem od § 83 ust. 5 PTB.
- Zgodnie z ust. 5 zakaz projektowania urządzeń do odwodnienia powierzchniowego w jezdni/poboczu ont/opasce wewn. nie dotyczy trudnych warunków.
- Jeżeli więc w trudnych warunkach sytuuje się zwieńczenia studzienek włączowych i inspekcyjnych oraz wpustów ściekowych (tj. elementów urządzeń do odwodnienia pow.) w jezdni, to – zgodnie z ust. 6 – nie można tego robić w pasach przejazdu kół (definicja w § 4 pkt 14 PTB), z wyjątkiem ulic klasy D.
- Doprecyzowanie: korekta terminologii.

§ 83 ust. 6 PTB

Zwiewczenia studzienek włączowych 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.

~~Wpusty studzienek ściekowych i rewizyjnych projektuje się poza pasem przejazdu kół pojazdów. Dopuszcza się projektowanie wpustów studzienek ściekowych i rewizyjnych w pasie przejazdu kół pojazdów na ulicy klasy D oraz w trudnych warunkach na ulicy klasy L.~~

§ 83 ust. 5 PTB

Urządzenia do odwodnienia powierzchniowego projektuje się poza jezdnią, częścią pobocza o nawierzchni twardej oraz opaską wewnętrzną, z wyjątkiem trudnych warunków.

§ 9 ust. 1a PTB (nowe wymaganie)



- Dodano wymaganie dotyczące **uwzględnienia ryzyk i oddziaływań wynikających ze zmiany klimatu**.
- Wejście w życie przepisu zostało przesunięte o 12 miesięcy, aby projektanci mieli czas na rozważenie adekwatnych sposobów uwzględnienia projektowanego wymagania.

§ 9 pkt 1a PTB

Projektując drogę, **w odpowiednim zakresie uwzględnia się ryzyka i oddziaływania wynikające ze zmiany klimatu**, w szczególności *[katalog otwarty]* związane z ulewnymi deszczami, powodziami, suszami, falami upałów, bardzo silnym wiatrem lub osuwiskami.

§ 9 ust. 1a PTB (nowe wymaganie)

Ocena oddziaływania
przedsięwzięcia na
środowisko

Raport o oddziaływaniu
przedsięwzięcia na
środowisko

Art. 10. W ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 i 1881) wprowadza się następujące zmiany:

3) w art. 62 w ust. 1:

a) w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) środowisko, w tym klimat, oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi,”

b) po pkt 1a dodaje się pkt 1b w brzmieniu:

„1b) podatność danego przedsięwzięcia na zmiany klimatu;”

4) w art. 63 w ust. 1 w pkt 1 w lit. e wyrazy „ze zmianą klimatu” zastępuje się wyrazami „ze zmianami klimatu”;

5) w art. 66 w ust. 1:

a) w pkt 1 lit. g otrzymuje brzmienie:

„g) ocenione w oparciu o wiedzę naukową ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyko związane ze zmianami klimatu, obejmujące ryzyko wynikające z podatności na zmiany klimatu, uwzględniającej narażenie oraz odporność przedsięwzięcia na zmiany klimatu;”

b) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

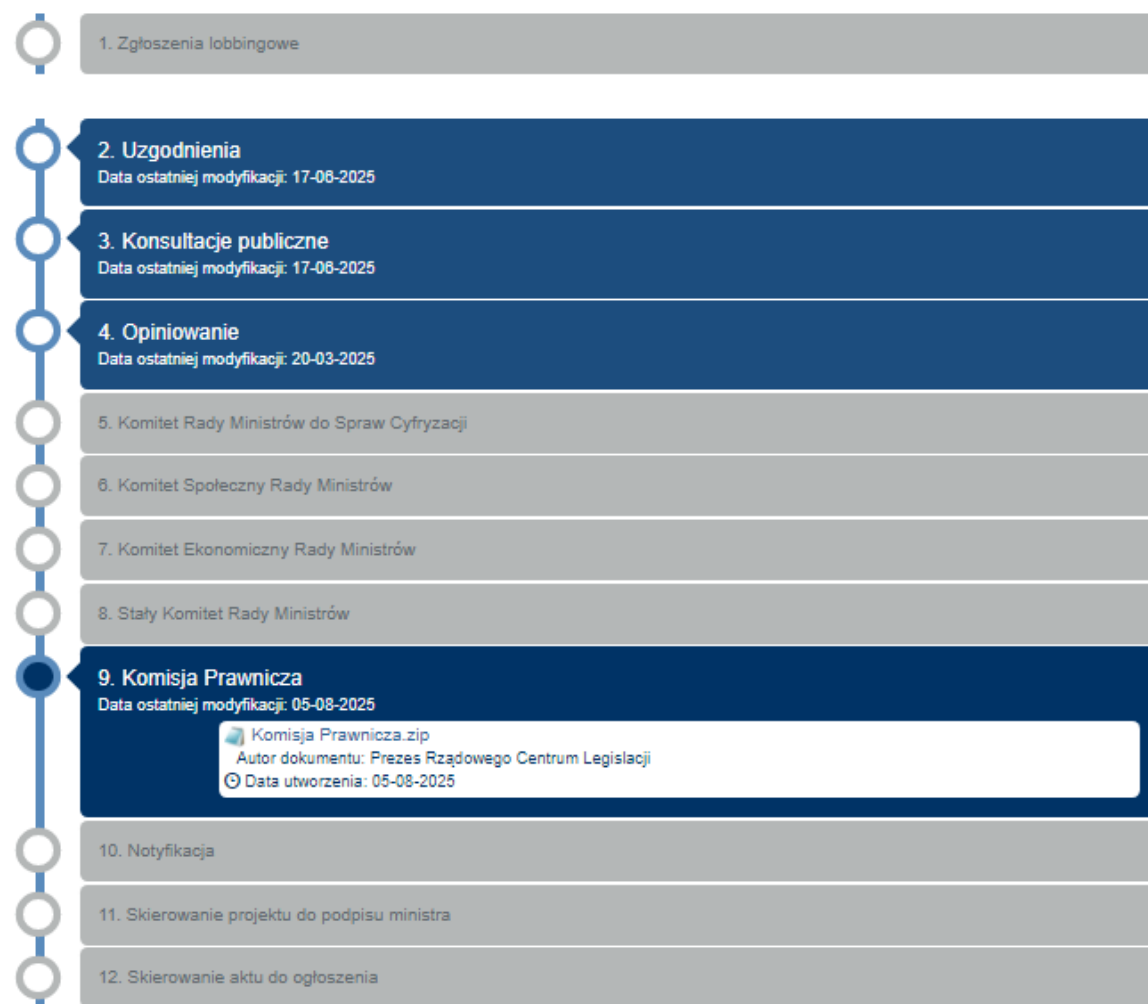
„6) określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej lub budowlanej, na klimat, w tym emisje gazów cieplarnianych i oddziaływania istotne z punktu widzenia adaptacji do zmian klimatu, przewidywanej podatności na zmiany klimatu, uwzględniającej narażenie oraz odporność analizowanych wariantów na zmiany klimatu, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko, a w przypadku drogi, o której mowa w art. 24ga ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, także wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”

Ustawa z dnia 27 listopada 2024 r. o zmianie ustawy - Prawo ochrony środowiska oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768)

UZASADNIENIE NOWELIZACJI PTB

legislacja.rcl.gov.pl/projekt/12395903

wersja ostateczna



Cz. II

Ogólna informacja na temat działań Ministerstwa Infrastruktury w 2025 r.
dotyczących wzorców i standardów

WZORCE I STANDARDY

- Jako uzupełnienie niektórych przepisów rozporządzenia PTB Minister Infrastruktury wykorzystuje wzorce i standardy, przy czym ich stosowanie jest **dobrowolne**. Wzorce i standardy nie są zatem aktami wykonawczymi do rozporządzenia PTB; **zalecenia** techniczne sformułowane we wzorcach i standardach opisują możliwe sposoby spełnienia **wymagań** (warunków) technicznych zawartych w rozporządzeniu PTB. Ze względu na wspomnianą dobrowolność nie są to jedyne możliwe sposoby.
- O stosowaniu wzorców i standardów, w tym o zakresie ich ewentualnego wykorzystania, decydują uczestnicy procesu budowlanego, w szczególności **projektant** (tj. osoba wykonująca samodzielne funkcje techniczne w budownictwie), kierując się potrzebą doboru rozwiązań optymalnie dostosowanych do specyfiki konkretnego zamierzenia budowlanego.

art. 17 ust. 3 i 4 uDP

3. 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**, w formie opracowań, które są udostępniane w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

4. Wzorce i standardy, o których mowa w ust. 3, stanowią jeden ze zbiorów zasad wiedzy technicznej w rozumieniu art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane i są stosowane **dobrowolnie**.


www.gov.pl/web/infrastruktura/o-wzorcach-i-standardach




STRONA „AKTUALNOŚCI”

gov.pl/web/infrastruktura/aktualnosci4



**Ministerstwo
Infrastruktury**



[O ministerstwie](#) [Co robimy](#) [Aktualności](#) [Załatw sprawę](#) [Kontakt](#)

[🏠](#) > [Ministerstwo Infrastruktury](#) > [Wymagania techniczne w drogownictwie](#) > Aktualności

Aktualności

[Wymagania techniczne w drogownictwie](#)

[Przepisy techniczno-budowlane \(PTB\)](#)

[Odstępstwa od PTB](#)

[Wzorce i standardy \(WIS\)](#)

[Opiniowanie WIS](#)

[WR-D](#)

[WR-M](#)

[BIM](#)

[Znaki i sygnały drogowe](#)

[Zarządzanie bezpieczeństwem dróg](#)

[Inne opracowania](#)

[Konsultacje publiczne](#)

[Dowiedz się więcej](#)

Aktualności

17 lipca 2025 r.

▼

24 kwietnia 2025 r.

▼

24 września 2024 r.

▼

16 sierpnia 2024 r.

▼

12 marca 2024 r.

▼

5 grudnia 2023 r.

▼

28 listopada 2023 r.

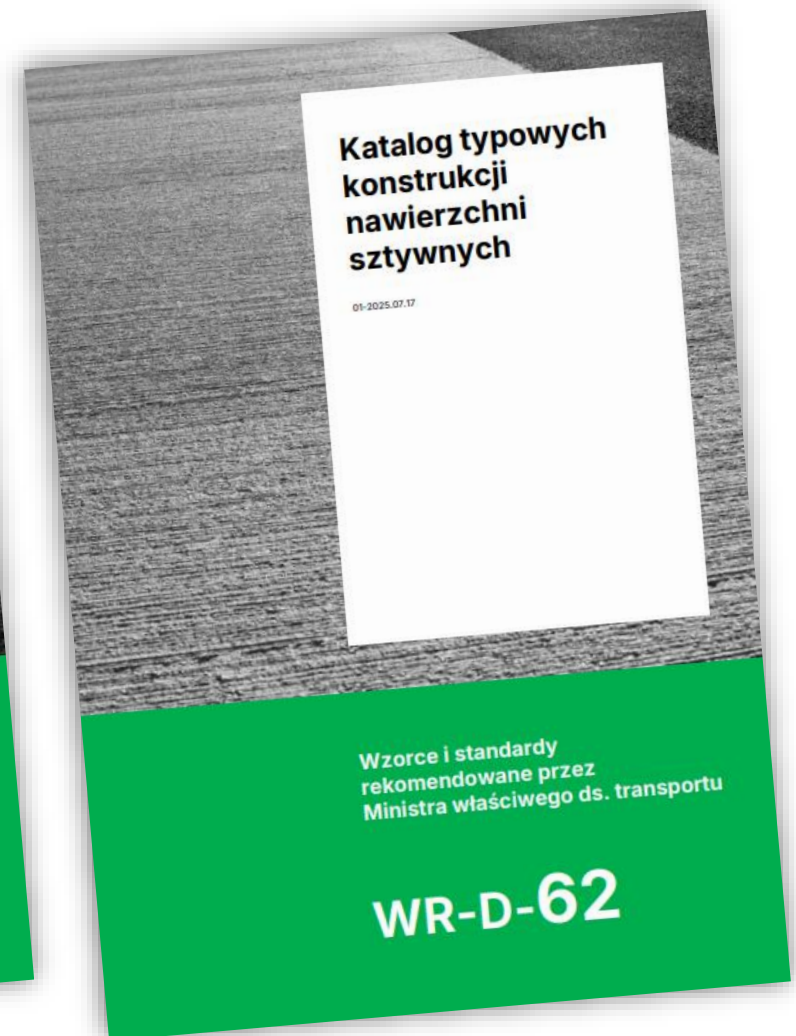
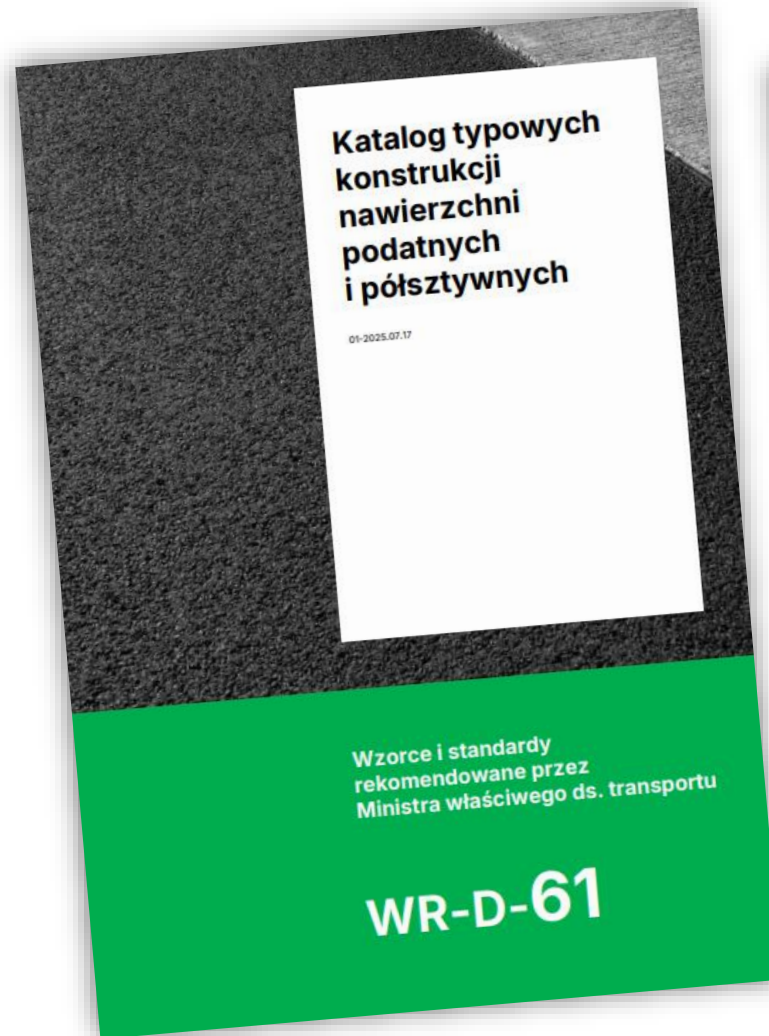
▼

DOKUMENTY WŁĄCZONE DO ZBIORU WiS

Katalogi typowych konstrukcji nawierzchni ogłoszone w 2014 r. w formie załączników do zarządzeń GDDKiA.

Włączone do zbioru WiS na podstawie licencji udzielonych przez GDDKiA.

Wersje merytorycznie niezmienione; dostosowano jedynie szatę graficzną.



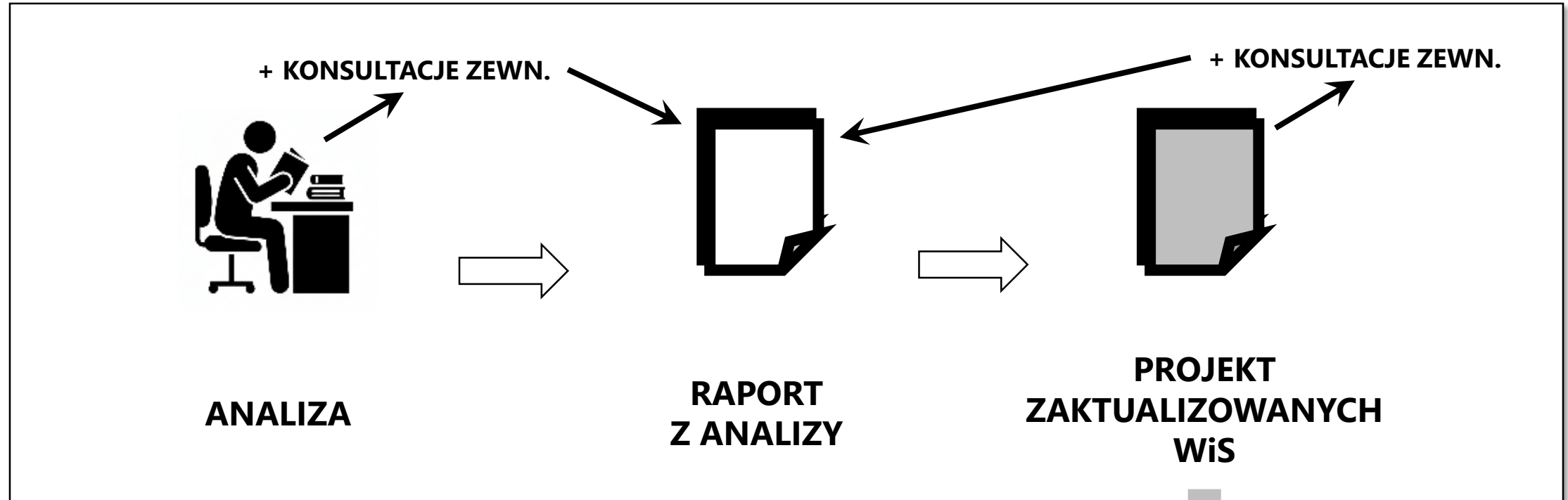
ZLECONE AKTUALIZACJE

W 2025 r. zostały zawarte umowy na przeprowadzenie aktualizacji poniższych WiS.

WR-M-11	Wytyczne projektowania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą	POLITECHNIKA RZESZOWSKA	WYKONANE
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-D-22-1	Wytyczne projektowania odcinków dróg zamiejskich. Część 1: Wymagania podstawowe	POLITECHNIKA KRAKOWSKA	WYKONANE
WR-D-23	Wytyczne poszerzania jezdni dróg zamiejskich i ulic o dodatkowe pasy ruchu		
WR-D-63	Katalog typowych konstrukcji nawierzchni jezdni przeznaczonych do ruchu bardzo lekkiego i innych części dróg	POLITECHNIKA WROCŁAWSKA (lider konsorcjum)	W TRAKCIE
WR-D-83-1	Wytyczne utrzymania nawierzchni jezdni i poboczy dróg samorządowych. Część 1: Wymagania podstawowe		
WR-D-83-2	Wytyczne utrzymania nawierzchni jezdni i poboczy dróg samorządowych. Część 2: Diagnostyka		
WR-D-83-3	Wytyczne utrzymania nawierzchni jezdni i poboczy dróg samorządowych. Część 3: Katalog typowych rozwiązań materiałowo-technologicznych stosowanych przy remontach		

ZADANIA W RAMACH AKTUALIZACJI

ZESPÓŁ AUTORSKI



KONSULTACJE ZEWNĘTRZNE

Konsultacje wśród:

- organów administracji architektoniczno-budowlanej oraz organów nadzoru budowlanego,
- zarządców dróg publicznych oraz organów zarządzających ruchem na drogach publicznych,
- organizacji zrzeszających właściwych przedmiotowo projektantów, wykonawców lub rzeczoznawców, biur projektowych oraz właściwych przedmiotowo jednostek organizacyjnych uczelni wyższych lub instytutów badawczych,
- osób posiadających stopień naukowy i właściwą przedmiotowo specjalizację.

**proponowane zmiany
do decyzji MI**

ZAKRES ANALIZY

W ramach **analizy aktualności i poprawności merytorycznej** Weryfikowanych Wytycznych (WW) **wykonawca sprawdzi** w szczególności:

- 1) zgodność treści WW z aktualnymi przepisami prawa powszechnie obowiązującego, w tym zwłaszcza z przepisami rozporządzenia PTB oraz z przepisami aktów normatywnych bezpośrednio powołanych w WW,
- 2) zgodność treści WW z treściami innych rekomendowanych WiS o tematyce powiązanej z tematyką WW,
- 3) zgodność treści WW z odpowiednimi normami zharmonizowanymi na mocy unijnego rozporządzenia nr 305/2011 ustanawiającego warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych,
- 4) zasadność zamieszczania w WW odesłań do stosowania Polskich Norm i innych dokumentów o charakterze normalizacyjnym,
- 5) aktualność rozwiązań technicznych zalecanych w WW,
- 6) czy WW nie zawierają błędów merytorycznych (w tym naruszających powszechnie akceptowane zasady wiedzy technicznej), sprzeczności wewnętrznych, błędów redakcyjnych, niekonsekwencji terminologicznych, nieprecyzyjności, wieloznaczności itp.,
- 7) czy istnieje potrzeba uzupełnienia (rozbudowania) treści WW,
- 8) z którymi przepisami rozporządzenia PTB powiązane są poszczególne rozdziały lub podrozdziały WW,
- 9) spójność, poprawność oraz niezbędność definicji określeń zawartych w WW,
- 10) czy zmiany, jakie proponuje wprowadzić w WW, powodują, że konieczne staje się wprowadzenie zmian w innych rekomendowanych WiS.

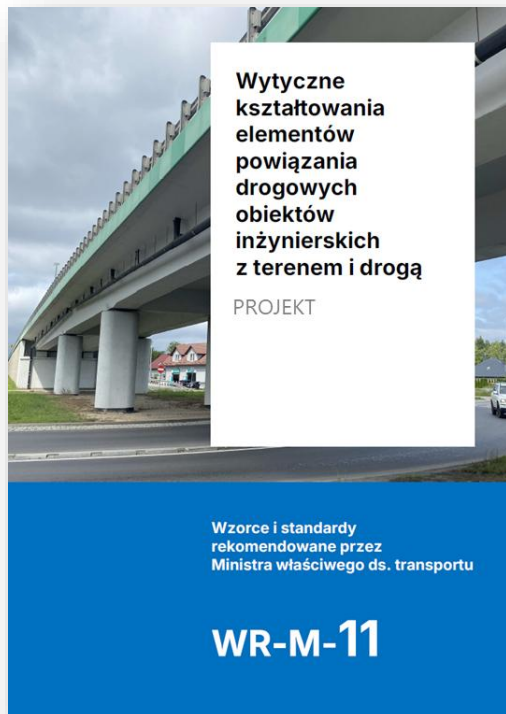
„RAPORTY WiS”



Cz. III

Aktualizacja Katalogu typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów WR-M-21 oraz Wytycznych WR-M-11

AUTORZY PROPOZYCJI ZMIAN



**Tomasz Siwowski,
Krzysztof Czarnik,
Leszek Folta**



**Tomasz Siwowski, Paulina Andersz, Krzysztof Czarnik,
Aleksander Duda, Leszek Folta, Marta Kiernia,
Maciej Kulpa, Tomasz Kusznierevicz, Bartosz Piątek,
Mateusz Rajchel, Bogumiła Stryzyk**



Pomoc Techniczna
dla Funduszy Europejskich



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Ministerstwo
Infrastruktury

WR-M-21

- WR-M-21-1 i WR-M-21-2 to jedne z najstarszych WiS (przygotowane w 2019 r., rekomendowane w 2019 i 2020 r.).

Propozycje:

- Jeden dokument (A3) zamiast dwóch (A3 i A4).
- Przeniesienie części zagadnień z dotychczasowej części 2 („Podstawowe wiadomości o drogowych obiektach mostowych”) do głównego dokumentu.
- Zmniejszenie objętości (z 220 stron A3 + 176 stron A4 do 234 stron A3).
- Dostosowanie szaty graficznej do pozostałych WiS.



ZMIANY DOT. ZAWARTOŚCI WR-M-21 (z Raportu)

- Wytyczne WR-M-21-2 zostały opracowane jako pierwsze wytyczne w zakresie mostownictwa i **miały stanowić kompendium wiedzy o mostownictwie**, poczynając od klasyfikacji obiektów mostowych (rozdział 3), przez wymagania materiałowo-technologiczne dla elementów konstrukcyjnych (rozdział 4) i elementów wyposażenia (rozdział 5), uszkodzenia obiektów mostowych (rozdział 6) i ich utrzymanie obiektów (rozdział 7), a kończąc na zagadnieniach związanych z kosztami obiektów w cyklu życia (rozdział 8). **Tak szeroki zakres wytycznych zdecydowanie odbiega od zawartości innych wytycznych WR-M**, które koncentrują się na wąskiej, specjalistycznej tematyce.
- Tematyka drogowych obiektów inżynierskich poruszana w rozdziale 5 WR-M-21-2 jest przedmiotem wytycznych WR-M-71, w związku z czym **powielanie** tych treści w WR-M-21 jest niezasadne.
- Zagadnienia dotyczące **uszkodzeń i utrzymania** drogowych obiektów inżynierskich omawiane w rozdziale 6 i 7 WR-M-21-2 **są ujęte w WR-M-81** „Wytyczne oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich”. W zakresie uszkodzeń drogowych inżynierskich WR-M-81 odsyła do „Zasad stosowania skali ocen punktowych stanu technicznego i przydatności do użytkowania drogowych obiektów inżynierskich” stanowiących załącznik do Zarządzenia nr 64 GDDKiA z dnia 13 listopada 2008 r.), natomiast w zakresie systemu przeglądów - do „Instrukcji przeprowadzania przeglądów drogowych obiektów inżynierskich (Załącznik do Zarządzenia nr 35 GDDKiA z dnia 28 września 2020 r.). Dokumenty te, udostępnione na stronie internetowej GDDKiA, są obecnie powszechnie stosowane przy wykonywaniu okresowych przeglądów drogowych obiektów inżynierskich nie tylko w pionie GDDKiA, ale także na drogach samorządowych. Stąd też **powielanie lub skrótowe omawianie** tych treści w WR-M-21 jest niezasadne.
- Zagadnienia związane z **analizą kosztów drogowych obiektów inżynierskich w cyklu życia** poruszone w rozdziale 8 WR-M-21-2 są oddzielnym tematycznie i skomplikowanym zagadnieniem z pogranicza ekonomii i powinny być przedmiotem **odrębnego opracowania**. Takie kompleksowe opracowanie powstaje obecnie na zlecenie GDDKiA i po opublikowaniu będzie mogło być stosowane przez środowisko mostowe.

ZMIANY DOT. ZAWARTOŚCI WR-M-21 (z Raportu)

- Biorąc pod uwagę powyższe uzgodniono, że:
 - tematyka rozdziałów 5, 6, 7 i 8 WR-M-21-2 zostanie usunięta z WR-M-21,
 - z połączenia treści rozdziału 3 i 4 WR-M-21-2 z treściami zawartymi w WR-M-21-1 powstanie jeden dokument,
 - tematyka rozdziału 4 WR-M-21-2 zostanie zredukowana do wymagań stawianych materiałom konstrukcyjnym stosowanym w typowych mostach, wiaduktach i przepustach, a pozostałe zagadnienia zamieszczone w tym rozdziale (w szczególności technologiczne związane z wbudowaniem materiałów) zostaną usunięte.

WR-M-21-1

1. Wprowadzenie
2. Zawartość i zakres stosowania katalogu
3. Procedura wyboru rodzaju obiektu mostowego
4. Zeszyty katalogowe
5. Opis praktycznego zastosowania katalogu

WR-M-21-2

1. Wprowadzenie
2. Definicje i pojęcia
3. Klasyfikacje drogowych obiektów mostowych i przepustów
4. Podstawowe materiały konstrukcyjne
5. Podstawowe elementy wyposażenia drogowych obiektów mostowych
6. Potencjalne uszkodzenia drogowych obiektów mostowych
7. Instrukcja utrzymania drogowych obiektów mostowych
8. Szacunek kosztów drogowych obiektów mostowych w cyklu życia

ZMIANY DOT. ZAWARTOŚCI WR-M-21

WR-M-21

1. Przedmiot i zakres stosowania
2. Wykaz opracowań powołanych
3. Definicje i objaśnienia skrótów
4. Klasyfikacja drogowych obiektów inżynierskich
 - 4.1. Podstawowe elementy mostów, wiaduktów i przepustów
 - 4.1.1. Elementy konstrukcyjne
 - 4.1.2. Elementy wyposażenia
 - 4.2. Klasyfikacje typowych mostów i wiaduktów
 - 4.2.1. Kryterium przeznaczenia użytkowego
 - 4.2.2. Kryterium tworzywa konstrukcyjnego
 - 4.2.3. Kryterium schematu statycznego
 - 4.2.4. Kryterium przekroju poprzecznego przęsła
 - 4.3. Klasyfikacje typowych przepustów
5. Podstawowe materiały konstrukcyjne
6. Typowe konstrukcje mostów, wiaduktów i przepustów drogowych
 - 6.1. Rodzaje konstrukcji objętych opracowaniem
 - 6.2. Założenia przyjęte przy opracowaniu rozwiązań typowych
 - 6.3. Korzystanie z zeszytów katalogowych
 - 6.4. Możliwość adaptacji rozwiązań typowych
7. Procedura wyboru konstrukcji typowego mostu, wiaduktu i przepustu
 - 7.1. Cel i zakres procedury
 - 7.2. Opis szczegółowy procedury
 - 7.3. Przykłady zastosowania procedury wyboru konstrukcji typowej

Załączniki (zeszyty katalogowe)

WR-M-21-1

1. Wprowadzenie
2. Zawartość i zakres stosowania katalogu
3. Procedura wyboru rodzaju obiektu mostowego
4. Zeszyty katalogowe
5. Opis praktycznego zastosowania katalogu

WR-M-21-2

1. Wprowadzenie
2. Definicje i pojęcia
3. Klasyfikacje drogowych obiektów mostowych i przepustów
4. Podstawowe materiały konstrukcyjne
5. Podstawowe elementy wyposażenia drogowych obiektów mostowych
6. Potencjalne uszkodzenia drogowych obiektów mostowych
7. Instrukcja utrzymania drogowych obiektów mostowych
8. Szacunek kosztów drogowych obiektów mostowych w cyklu życia

ZESZYTY KATALOGOWE

WR-M-21

Zeszyt Z1. Przepusty prefabrykowane i małe mosty z betonu monolitycznego

Zeszyt Z2. Obiekty łukowe i ramowe z prefabrykatów żelbetowych

Zeszyt Z3. Obiekty gruntowo-powłokowe z blach falistych

Zeszyt Z4. Obiekty ramowe z betonu monolitycznego

Zeszyt Z5. Obiekty belkowe, ramowe i ramownicowe z prefabrykatów strunobetonowych

Zeszyt Z6. Obiekty belkowe i ramowe ze stalowych belek walcowanych

Zeszyt Z7. Obiekty belkowe i ramownicowe z betonu sprężonego

Zeszyt Z8. Przyczółki i ściany boczne

Zeszyt Z9. Filary

WR-M-21-1

Z.1 Przepusty prefabrykowane i małe mosty z betonu monolitycznego

Z.2 Obiekty ramownicowe z prefabrykatów żelbetowych

Z.3 Obiekty gruntowo – powłokowe z blach falistych

Z.4 Obiekty ramownicowe z betonu monolitycznego

Z.5 Obiekty belkowe z prefabrykatów strunobetonowych

Z.6 Obiekty ramownicowe i belkowe ze stalowych belek walcowanych

Z.7 Obiekty belkowe z betonu sprężonego

Z.8 Przyczółki mostowe

Z.9 Filary mostowe

Najważniejsze zmiany:

- aktualizacja procedury doboru typowej konstrukcji mostu, wiaduktu i przepustu drogowych,
- aktualizacja opisów i rysunków w zeszytach, wynikającą głównie z dostosowania do aktualnych przepisów PTB, a także rozszerzenie treści zeszytów o nowe rozwiązania techniczne, w tym w szczególności:
 - w Zeszycie Z2 – nowe kształty prefabrykatów oraz obiekty wieloprzęsłowe,
 - w Zeszycie Z5 i Z7 – dodatkowe schematy statyczne mostów i wiaduktów,
 - w Zeszycie Z8 – ściany boczne skośne względem osi drogi.

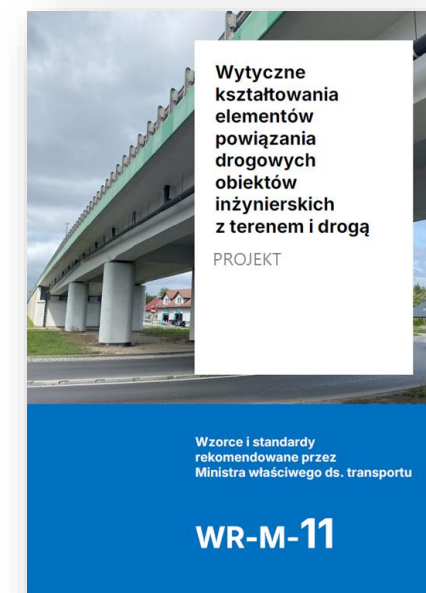
...

WR-M-11

- WR-M-11 rekomendowano do stosowania w marcu 2021 r.

Propozycje:

- Zmniejszenie objętości (z 75 stron do 52 stron).
- Korekta tytułu na „Wytyczne **kształtowania** elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z terenem i drogą” – pojęcie „kształtowanie” w większym stopniu odzwierciedla zawartość wytycznych.
- Doprecyzowanie zaleceń dotyczących sposobu **zapewnienia dostępu** do drogowych obiektów inżynierskich w celach utrzymaniowych (w szczególności zasad stosowania wózków rewizyjnych) oraz dodanie zaleceń w zakresie zapewnienia dojazdu do przestrzeni pod mostami i wiaduktami.
- **Ograniczenie treści niezwiązanych bezpośrednio z tematyką wytycznych** (w szczeg. związanych ze specjalistycznymi zagadnieniami bezpieczeństwa i oświetlenia tuneli czy organizacji „konkursów” na projekty obiektów inżynierskich), oraz **ograniczenie zapisów formułujących zbyt szczegółowe zalecenia** odnośnie stosowania materiałów (np. gabiony, powłoka antygraffiti).
- **Usunięcie nieaktualnych i niestosowanych w praktyce rozwiązań** technicznych (np. w zakresie redukcji parcia gruntu na przyczółki).
- Dodanie podrozdziału formułującego szczególne zalecenia dot. drogowych obiektów inżynierskich usytuowanych **na obszarach szczególnie zagrożonych powodzią**.



4.8. Zalecenia dot. DOI na obszarach szczeg. zagrożonych powodzią

(1) W projektowaniu i kształtowaniu drogowych obiektów inżynierskich usytuowanych na obszarach szczególnie zagrożonych powodzią (w rozumieniu ustawy [12]) zaleca się stosowanie rozwiązań zapobiegających:

- a) podmyciu fundamentów podpór,
- b) podmyciu umocnień skarp i stożków nasypów przy przyczółkach,
- c) rozmyciu koryta cieku,
- d) osadzaniu się zanieczyszczeń niesionych przez wody powodziowe na filarach,
- e) uderzeniom przedmiotów niesionych przez wody powodziowe w konstrukcję przęseł.

(2) W celu zwiększenia odporności drogowych obiektów inżynierskich na działanie wód powodziowych zaleca się w szczególności [32]:

- a) projektować nasypy drogowe na styku z mostem do wysokości co najmniej 0,5 m powyżej poziomu wody miarodajnej jako budowle hydrotechniczne w rozumieniu rozporządzenia [8],
- b) projektować mosty o konstrukcji zintegrowanej,
- c) stosować podpory monolityczne, masywne w postaci przyczółków ścianowych i filarów pełnościennych,
- d) posadawiać fundamenty podpór na podłożu skalnym i/lub stosować fundamenty głębokie,
- e) uwzględniać zwiększoną głębokość rozmycia dna przy podporach, zwłaszcza na ciekach górskich i podgórskich,
- f) stosować zabezpieczenie fundamentów przed podmyciem przez zastosowanie grodzic stalowych połączonych trwale z ławą fundamentową lub oczepem fundamentu palowego,
- g) stosować izbice przed filarami,
- h) projektować żelbetowe, monolityczne ściany boczne przyczółków oparte na całej długości na fundamentach,
- i) stosować umocnienie skarp i stożków w postaci ciężkiego narzutu kamiennego hydrotechnicznego lub gabionów.

Dziękuję za uwagę.



Ministerstwo
Infrastruktury
