

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie **przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych** po roku od wejścia w życie – propozycja nowelizacji

Grzegorz Kuczaj
Departament Dróg Publicznych
Ministerstwo Infrastruktury



II Forum Wzorce i Standardy – praktyczne aspekty wykorzystania WiS
Kraków, 23-25 października 2023



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 lipca 2022 r.

Poz. 1518

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 czerwca 2022 r.

w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych^{2), 3)}

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 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88) zarządza się co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa następujące przepisy techniczno-budowlane:

- 1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie;
- 2) warunki techniczne użytkowania dróg publicznych.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych tych dróg.

2. Przepisy określone w dziale II oraz dziale III rozdziałach 9 i 10 stosuje się także do projektowania, budowy lub przebudowy drogowych obiektów inżynierskich w ramach dróg wewnętrznych.

3. Jeżeli spełnione są podstawowe warunki określone w dziale II, dopuszcza się niestosowanie przepisów działy III rozdziałów 1–9, które:

- 1) są sprzeczne z zakresem i sposobem prowadzenia robót budowlanych określonymi przez wojewódzkiego konserwatora zabytków w pozwoleniu na prowadzenie robót budowlanych;
- 2) nie mogą zostać spełnione w przypadkach:
 - a) ulic w strefach zamieszkania lub w strefach ograniczonej prędkości, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym,
 - b) drogowych odcinków łomiskowych stanowiących drogi lub odcinki dróg o znaczeniu obronnym, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych,
 - c) części dróg i drogowych obiektów inżynierskich wykorzystywanych do czasowego prowadzenia ruchu drogowego w okresie budowy lub przebudowy drogi.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 18 lutego 2022 r. pod numerem 2022.097/PL, zgodnie z § 4 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), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

14/24.06.2022 r.

Podpisanie
przez MI i MRiT

20.07.2022 r.

Ogłoszenie
w Dzienniku Ustaw

21.09.2022 r.

Wejście w życie



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 lipca 2022 r.

Poz. 1518

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 czerwca 2022 r.

w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych^{2), 3)}

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 2021 r. poz. 2351 oraz z 2022 r. poz. 88) zarządza się co następuje:

DZIAŁ I

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa następujące przepisy techniczno-budowlane:

- 1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich użytkowanie;
- 2) warunki techniczne użytkowania dróg publicznych.

§ 2. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych tych dróg.

2. Przepisy określone w dziale II oraz dziale III rozdziałach 9 i 10 stosuje się także do projektowania, budowy lub przebudowy drogowych obiektów inżynierskich w ramach dróg wewnętrznych.

3. Jeżeli spełnione są podstawowe warunki określone w dziale II, dopuszcza się niestosowanie przepisów działy III rozdziałów 1–9, które:

- 1) są sprzeczne z zakresem i sposobem prowadzenia robót budowlanych określonymi przez wojewódzkiego konserwatora zabytków w pozwoleniu na prowadzenie robót budowlanych;
- 2) nie mogą zostać spełnione w przypadkach:
 - a) ulic w strefach zamieszkania lub w strefach ograniczonej prędkości, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym,
 - b) drogowych odcinków łomiskowych stanowiących drogi lub odcinki dróg o znaczeniu obronnym, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych,
 - c) części dróg i drogowych obiektów inżynierskich wykorzystywanych do czasowego prowadzenia ruchu drogowego w okresie budowy lub przebudowy drogi.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz. Urz. UE L 167 z 30.04.2004, str. 39 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 14).

³⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 18 lutego 2022 r. pod numerem 2022.097/PL, zgodnie z § 4 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), które wdraża dyrektywę (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. UE L 241 z 17.09.2015, str. 1).

14/24.06.2022 r.

Podpisanie
przez MI i MRiT

20.07.2022 r.

Ogłoszenie
w Dzienniku Ustaw

21.09.2022 r.

Wejście w życie

398 dni
(1 rok, 1 miesiąc i 3 dni)

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 13 ust. 1 pkt 3

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

(...)

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

(...)

§ 13 ust. 1 pkt 3

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

(...)

3) dla klasy GP – standardowo 110 km/h

w przypadku drogi o dwóch jezdniach głównych lub 100 km/h w przypadku drogi o jednej jezdni głównej,

w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h

(...)

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 13 ust. 1 pkt 3

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

(...)

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

(...)

§ 13 ust. 1 pkt 3

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

(...)

3) dla klasy GP – standardowo 110 km/h

w przypadku drogi o dwóch jezdniach głównych lub 100 km/h w przypadku drogi o jednej jezdni głównej,

w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h

(...)

Tab. 6.2.1. Prędkość do projektowania dróg [km/h]

Rodzaj wartości	Klasa drogi						
	A	S	GP	G	Z	L	D
standardowa	140	130	110 ¹⁾	100	80	60	nie określa się ²⁾
dopuszczalna w trudnych warunkach	130, 120	120, 110, 100, 90	100, 90, 80	90, 80, 70, 60	70, 60, 50, 40	50, 40	–

¹⁾ w przypadku przekrojów 1/2 oraz 1/2+1 przyjmuje się prędkość do projektowania jak w trudnych warunkach,
²⁾ przyjmuje się 30 lub 40 km/h zależnie od funkcji obsługiwanych obiektów.



WR-D-22-1

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 20 ust. 2

2. Pochylenie podłużne jezdni, w zależności od prędkości **projektowej**, powinno wynosić nie więcej niż:
(...)

§ 20 ust. 2

2. Pochylenie podłużne jezdni, w zależności od prędkości **do projektowania**, powinno wynosić nie więcej niż:
(...)

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 23 ust. 10 pkt 5

10. Szerokość pobocza lub części pobocza o nawierzchni gruntowej powinna być nie mniejsza niż:

(...)

5) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m – w przypadku pobocza przy jezdni drogi klasy L lub D, jeżeli nie zaprojektowano części pobocza o nawierzchni twardej.

§ 23 ust. 10 pkt 5

10. Szerokość pobocza lub części pobocza o nawierzchni gruntowej powinna być nie mniejsza niż:

(...)

5) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m – w przypadku pobocza przy jezdni drogi klasy L lub D.

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 23 ust. 10 pkt 5

10. Szerokość pobocza lub części pobocza o nawierzchni gruntowej powinna być nie mniejsza niż:

(...)

5) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m –

w przypadku pobocza przy jezdni drogi klasy L lub D, jeżeli nie zaprojektowano części pobocza o nawierzchni twardej.

WR-D-22-4 →

3. Pobocze przy jezdni drogi zamiejscowej:

(...)

4) klasy L lub D projektuje się w całości o nawierzchni gruntowej.



§ 23 ust. 3 pkt 4

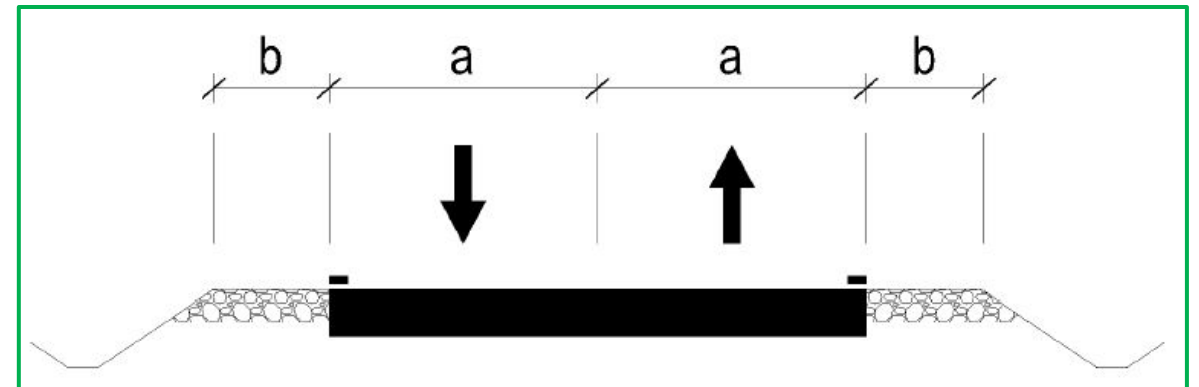
§ 23 ust. 10 pkt 5

10. Szerokość pobocza lub części pobocza o nawierzchni gruntowej powinna być nie mniejsza niż:

(...)

5) standardowo 0,75 m, a w trudnych warunkach dopuszcza się nie mniej niż 0,50 m –

w przypadku pobocza przy jezdni drogi klasy L lub D.



Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 54 ust. 3

3. Połączenie jezdni z inną częścią drogi usytuowaną w jej pasie drogowym projektuje się jako jednokierunkowy wyjazd lub wjazd. Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, **pod warunkiem rozdzielenia wyspą kanalizującą ruch.**

§ 54 ust. 3

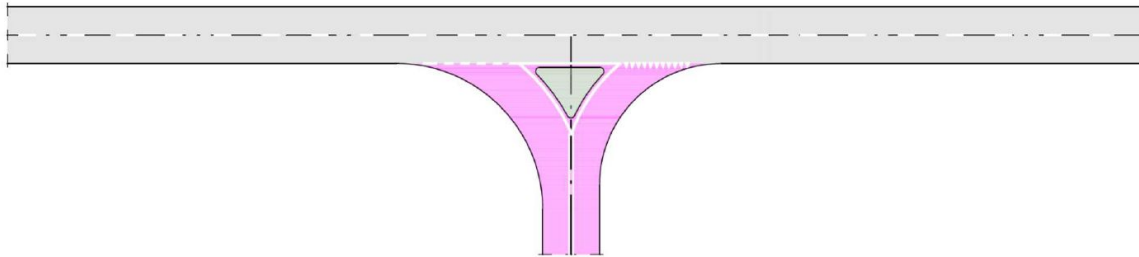
3. Połączenie jezdni z inną częścią drogi usytuowaną w jej pasie drogowym projektuje się jako jednokierunkowy wyjazd lub wjazd. Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, **a w przypadku wyjazdu i wjazdu zwykłego pod warunkiem rozdzielenia ich wyspą kanalizującą ruch.**

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 54 ust. 3

3. Połączenie jezdni z inną częścią drogi usytuowaną w jej pasie drogowym projektuje się jako jednokierunkowy wyjazd lub wjazd. Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, **pod warunkiem rozdzielenia wyspą kanalizującą ruch.**

(6) Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, pod warunkiem rozdzielenia ich wyspą kanalizującą ruch (rys. 4.2.2). Wymóg stosowania wyspy kanalizującej nie dotyczy wyjazdów i wjazdów awaryjnych i technicznych.



Rys. 4.2.2. Przykład rozwiązania wyjazdu i wjazdu obok siebie z wyspą kanalizującą ruch

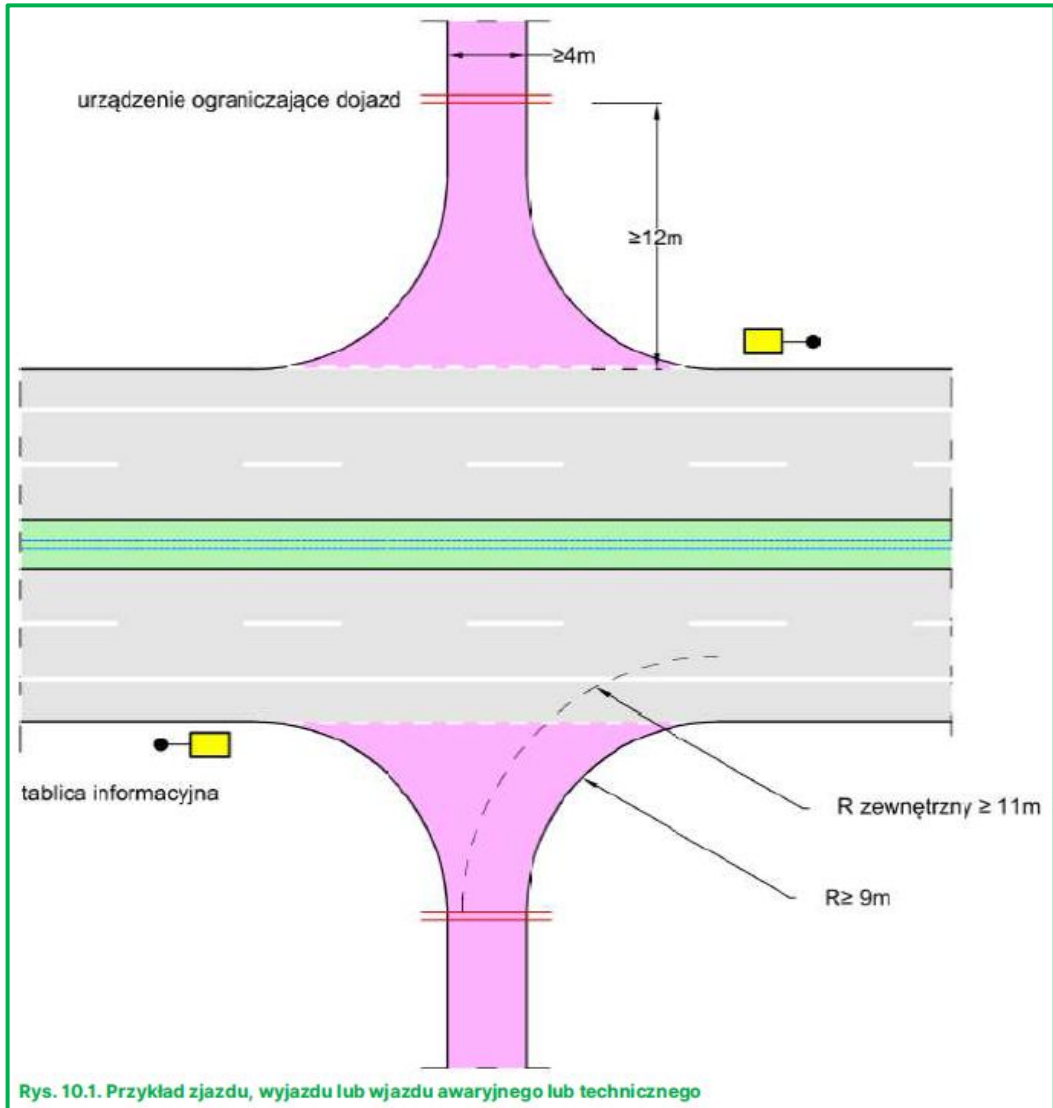


WR-D-33

§ 54 ust. 3

3. Połączenie jezdni z inną częścią drogi usytuowaną w jej pasie drogowym projektuje się jako jednokierunkowy wyjazd lub wjazd. Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, **a w przypadku wyjazdu i wjazdu zwykłego pod warunkiem rozdzielenia ich wyspą kanalizującą ruch.**

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków



← WR-D-33

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

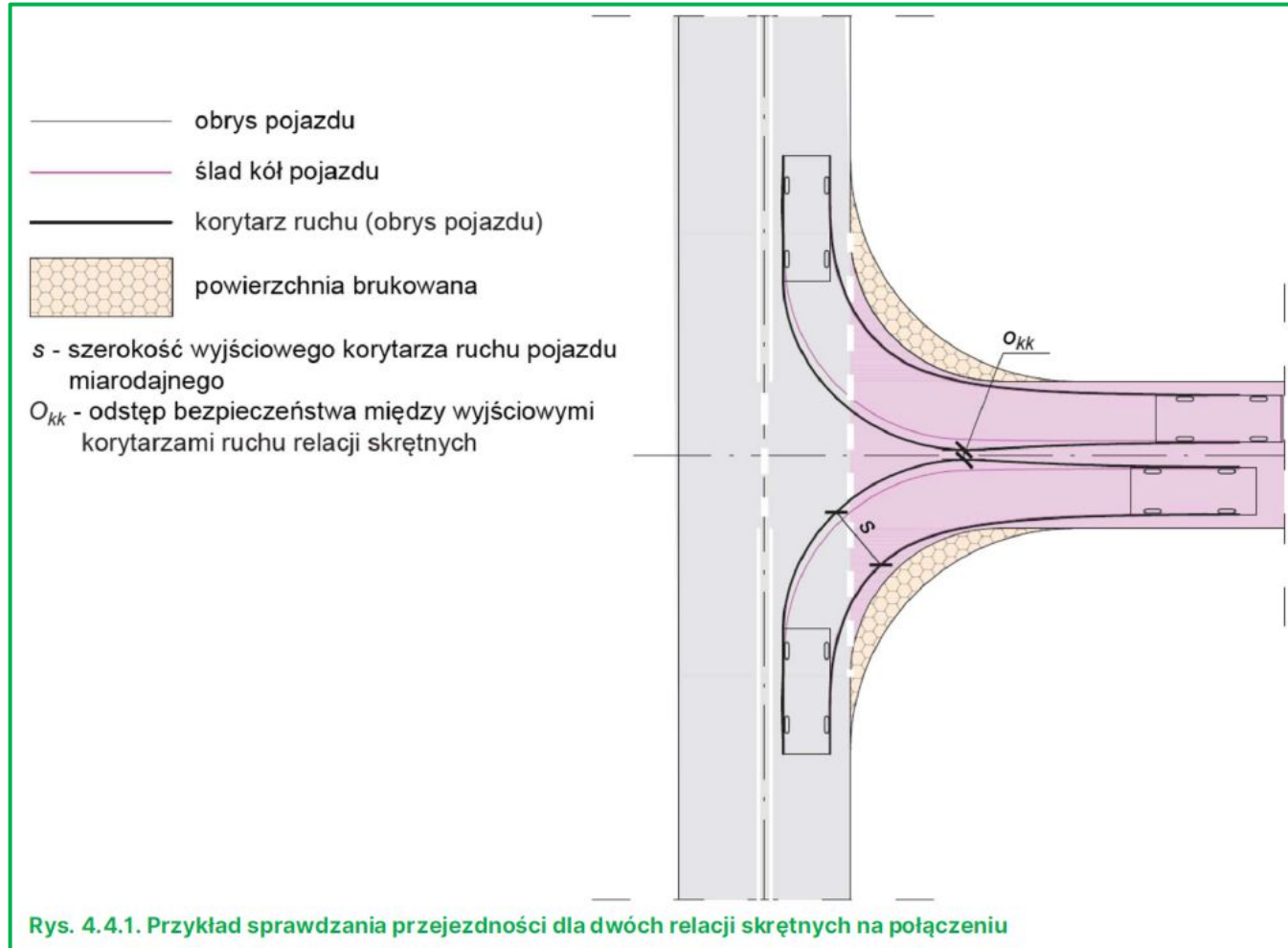
§ 56 ust. 2

2. Parametry geometryczne zjazdu, wyjazdu lub wjazdu powinny umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego oraz uwzględniać uwarunkowania wynikające z ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego. **Parametry geometryczne dwukierunkowego zjazdu** powinny dodatkowo umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego z zachowaniem bezpiecznej odległości między wymijającymi się pojazdami.

§ 56 ust. 2

2. Parametry geometryczne zjazdu, wyjazdu lub wjazdu powinny umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego oraz uwzględniać uwarunkowania wynikające z ruchu pieszych, osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego. **Jeżeli zjazd służy do jednoczesnego ruchu pojazdów w dwóch kierunkach, jego parametry geometryczne** powinny dodatkowo umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego z zachowaniem bezpiecznej odległości między wymijającymi się pojazdami.

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków



← WR-D-33

Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

§ 83 ust. 6

6. **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. 6

6. **Wpusty i zwińczenia** studzienek ściekowych i rewizyjnych projektuje się poza pasem przejazdu kół pojazdów.

Dopuszcza się projektowanie **wpustów i zwińczeń** studzienek ściekowych i rewizyjnych w pasie przejazdu kół pojazdów na ulicy klasy D oraz w trudnych warunkach na ulicy klasy L.



Sprostowanie omyłek i uzupełnienie braków

pkt 19 ppkt 1 załącznika nr 3

19. Stacjonarne urządzenia łączności alarmowej powinny być:

- 1) umieszczone po obu stronach **jezdni głównej**, w odstępach nie większych niż 2 km, na platformach o wymiarach nie mniejszych niż 1,50 m na 1,00 m, oddzielonych od jezdni drogową barierą ochronną, do których prowadzi dojście od strony jezdni, które ma szerokość nie mniejszą niż 1,00 m i jest dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami;
(...)



pkt 19 ppkt 1 załącznika nr 3

19. Stacjonarne urządzenia łączności alarmowej powinny być:

- 1) umieszczone po obu stronach **drogi, po stronie pasa awaryjnego przy jezdni głównej**, w odstępach nie większych niż 2 km, na platformach o wymiarach nie mniejszych niż 1,50 m na 1,00 m, oddzielonych od jezdni drogową barierą ochronną, do których prowadzi dojście od strony jezdni, które ma szerokość nie mniejszą niż 1,00 m i jest dostępne dla osób ze szczególnymi potrzebami;
(...)

Do dyskusji

§ 26 ust. 3

3. W strefie bez przeszkód nie projektuje się drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, a także innych części drogi, obiektów i urządzeń, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla użytkowników drogi.



§ 26 ust. 3

3. W strefie bez przeszkód nie projektuje się drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, a także innych części drogi, obiektów i urządzeń, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla użytkowników drogi.

W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów w strefie bez przeszkód, pod warunkiem...

Do dyskusji

§ 34 ust. 2 i 3

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.

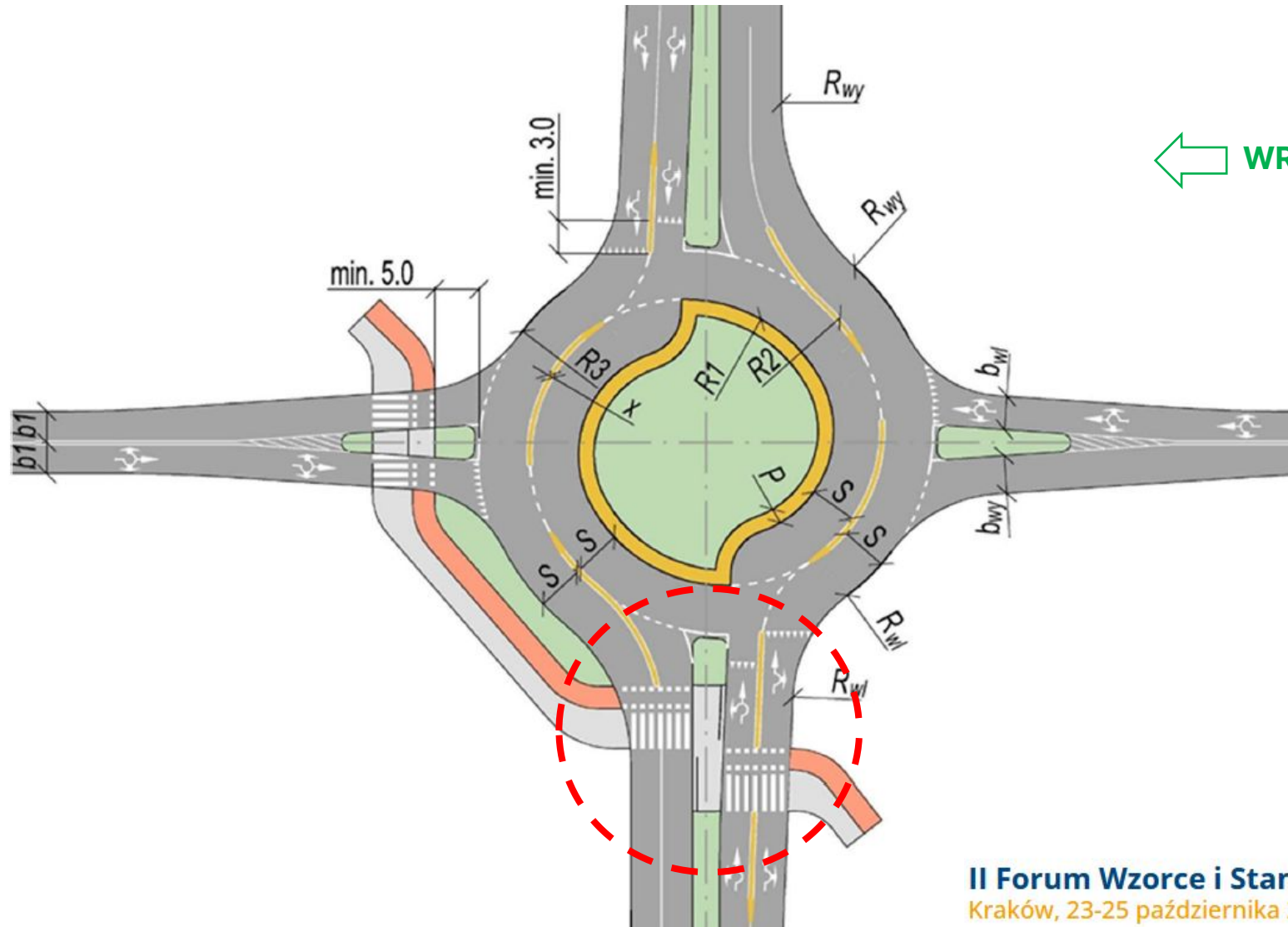
§ 34 ust. 2 i 3

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. *Dopuszcza się zaprojektowanie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na wlotach i wylotach ronda turbinowego.*

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.

Do dyskusji



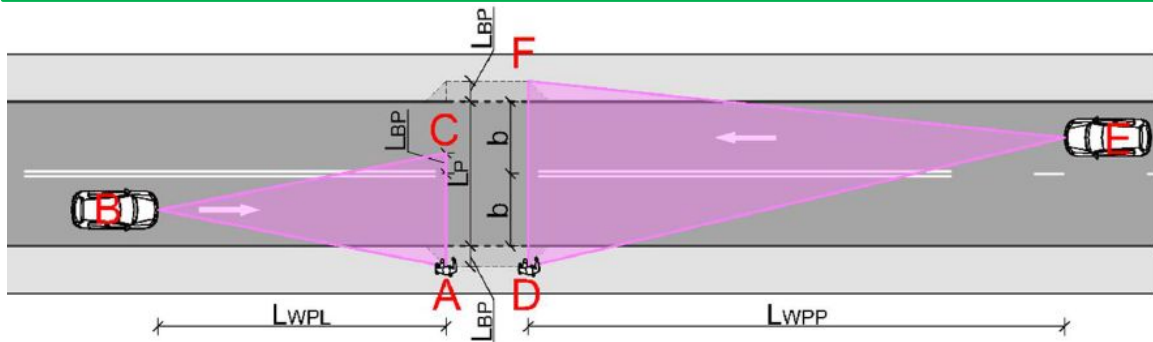
← **WR-D-31-3**

Do dyskusji

§ 36 ust. 1

1. Przed przejściem dla pieszych lub urządzeniami alternatywnymi projektuje się strefę oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia i długość nie mniejszej niż 2,50 m. **W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie długości do 2,00 m.** Dopuszcza się rozwiązanie, w którym strefa oczekiwania stanowi część drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów.

(5) Szerokość pasa bezpieczeństwa pieszego oczekującego na wejście na jezdnię (lub znajdującego się w strefie oczekiwania) L_{BP} przyjmuje się standardowo jako wynoszącą 1,00 m od krawędzi jezdni.



§ 36 ust. 1

1. Przed przejściem dla pieszych lub urządzeniami alternatywnymi projektuje się strefę oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia i długość nie mniejszej niż 2,50 m. ~~W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie długości do 2,00 m.~~ Dopuszcza się rozwiązanie, w którym strefa oczekiwania stanowi część drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów. **W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie długości strefy oczekiwania do wartości równej szerokości drogi dla pieszych.**



Do dyskusji

§ 40 ust. 4 i 5

4. Dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerów i hulajnóg elektrycznych po jezdni:

- 1) bez segregacji od ruchu innych pojazdów – jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 30 km/h;
- 2) z segregacją od ruchu innych pojazdów, przez wyznaczenie pasa lub kontrapasa ruchu dla rowerów – jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 30 km/h, ale nie więcej niż 50 km/h.








5. W trudnych warunkach dopuszcza się prowadzenie ruchu rowerów po jezdni drogi klasy Z, L lub D bez segregacji od ruchu innych pojazdów, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 30 km/h, ale nie więcej niż 50 km/h.

§ 40 ust. 4 i 5









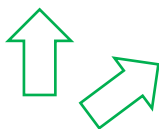
Do dyskusji

Tab. 4.1. Zasady dotyczące sposobu rozwiązania trasy dla rowerów w ulicy w zależności od prędkości dopuszczalnej

			 	 i więcej
 zaleca się	ruch w przestrzeni współdzielonej (strefa zamieszkania, ulica o ruchu <u>uspokojonym</u> z prędkością dopuszczalną ≤20 km/h)	ruch mieszany (ulica o ruchu <u>uspokojonym</u> z prędkością dopuszczalną ≤30 km/h) kontrapas ruchu dla rowerów lub <u>kontraruch</u>	droga dla rowerów pas ruchu dla rowerów	droga dla rowerów
 można stosować	droga dla rowerów	pas ruchu dla rowerów droga dla rowerów droga dla pieszych i rowerów	kontrapas ruchu dla rowerów droga dla pieszych i rowerów	droga dla pieszych i rowerów

Tab. 4.2. Zasady dotyczące sposobu rozwiązania trasy dla rowerów na drodze zamiejscowej w zależności od prędkości dopuszczalnej

		 	 i więcej
 zaleca się	ruch mieszany (droga zamiejska o ruchu <u>uspokojonym</u>)	droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, w zależności od dostępnego terenu oraz natężeń ruchu pieszych i rowerów, zgodnie z rozdziałem 5 akapit (6)	droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, w zależności od dostępnego terenu oraz natężeń ruchu pieszych i rowerów, zgodnie z rozdziałem 5 akapit (6)
 można stosować	przekrój 1/2-1 pas ruchu dla rowerów droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, w zależności od dostępnego terenu oraz natężeń ruchu pieszych i rowerów, zgodnie z rozdziałem 5 akapit (6)	przekrój 1/2-1 pas ruchu dla rowerów ruch mieszany (w trudnych warunkach na drodze zamiejscowej klasy G, Z, L lub D, jeżeli SDRR <4 000 poj./24 h)	albo przekrój 1/2-1, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 60 km/h



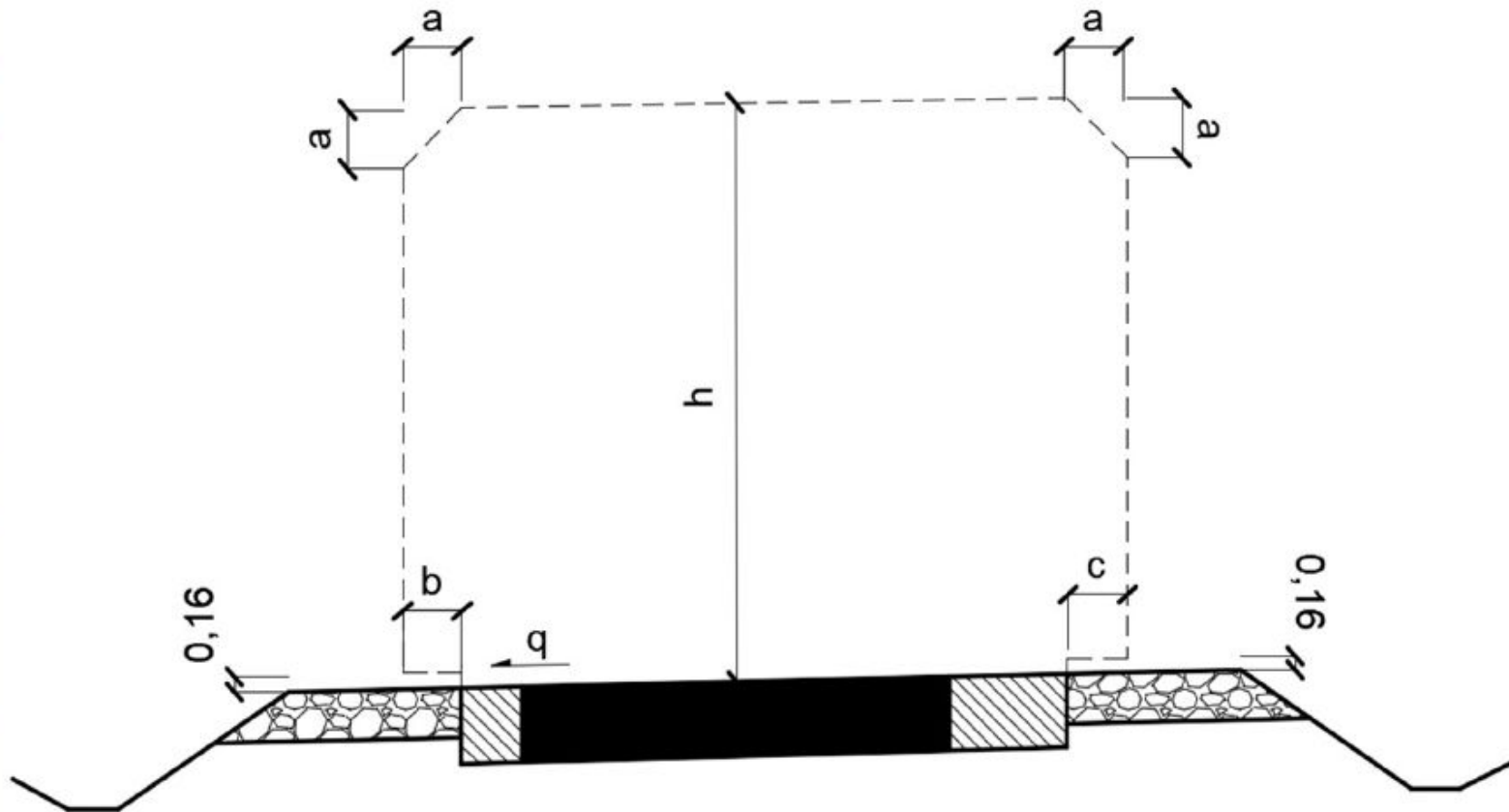
WR-D-42-2



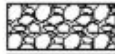

II Forum Wzorce i Standardy – praktyczne aspekty wykorzystania WiS
Kraków, 23-25 października 2023

Do dyskusji



Do dyskusji

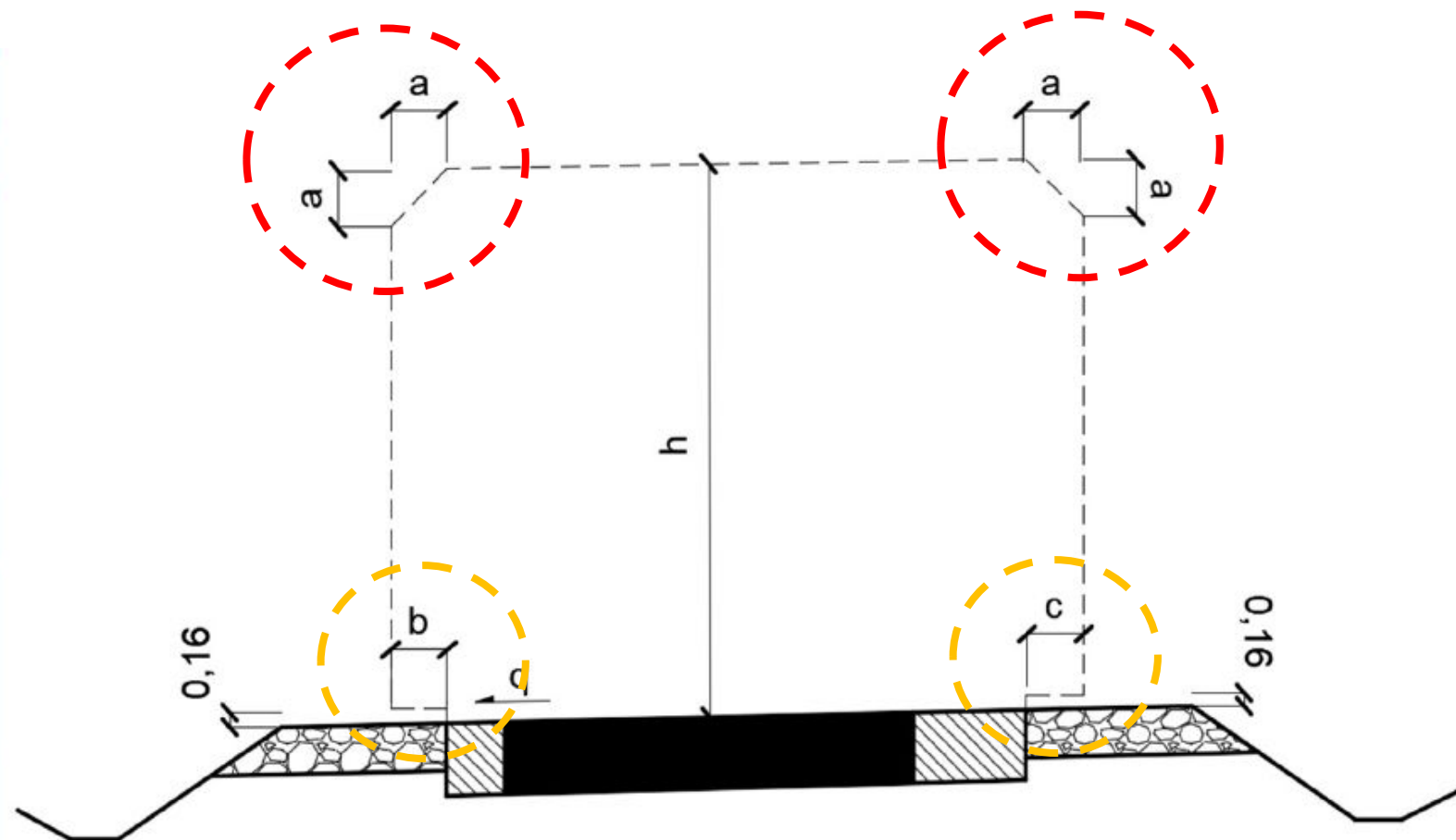


-  jezdnia
-  część pobocza o nawierzchni twardej (opaska zewnętrzna)
-  część pobocza o nawierzchni gruntowej
-  opaska wewnętrzna

Skrajnia:
§ 78 – zasady wyznaczania
§ 79 – szerokość
§ 80 – wysokość

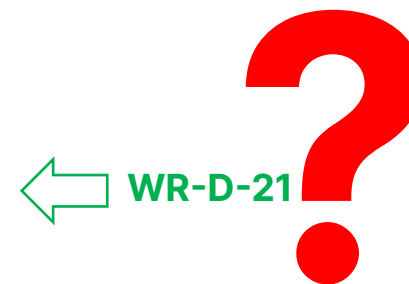
← WR-D-21

Do dyskusji



- jezdnia
- część pobocza o nawierzchni twardej (opaska zewnętrzna)
- część pobocza o nawierzchni gruntowej
- opaska wewnętrzna

Skrajnia:
§ 78 – zasady wyznaczania
§ 79 – szerokość
§ 80 – wysokość



Dziękuję za uwagę!

Grzegorz Kuczaj
Departament Dróg Publicznych
Ministerstwo Infrastruktury



Ministerstwo
Infrastruktury



Ministerstwo
Infrastruktury

pkd
Polski Kongres Drogowy



Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki

II Forum Wzorce i Standardy – praktyczne aspekty wykorzystania WiS
Kraków, 23-25 października 2023