



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

NOWELIZACJA PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH W OBSZARZE DROGOWNICTWA

Co zmieniło się od 13 września 2019 r.?

Grzegorz Kuczaj

Wydział Warunków Technicznych w Departamencie Dróg Publicznych





MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Część 1

podstawy prawne



rozporządzenie

Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia 2 marca 1999 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać
drogi publiczne i ich usytuowanie

(Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.)



rozporządzenie

Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej
z dnia 30 maja 2000 r.

w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać
drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie

(Dz. U. poz. 735, z późn. zm.)



rozporządzenie

Ministra Infrastruktury
z dnia 16 stycznia 2002 r.

w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących
autostrad płatnych

(Dz. U. poz. 116, z późn. zm.)



rozporządzenie
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

z dnia
w sprawie

drogi publicznej i ich użytkowanie

(Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.)

art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane



rozporządzenie
Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

z dnia
w sprawie

drogi i obiektów inżynierskich i ich użytkowanie

(Dz. U. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.)

art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo budowlane



rozporządzenie
Ministerstwa Infrastruktury

z dnia
w sprawie

autostrad płatnych

(Dz. U. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.)

art. 2 ust. 2 ustawy o autostradach płatnych i KFD
art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy Prawo budowlane

<i>Hasłowy zakres nowelizacji</i>	<i>rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.)</i>		<i>rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.)</i>		<i>rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z późn. zm.)</i>	
<i>Drogowe bariery ochronne</i>	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 407)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 408)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 65, poz. 409)
<i>Dyrektywa tunelowa (2004/54/WE)</i>	05.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 560)	13.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 608)	-	-
<i>Ekrany akustyczne</i>	22.02.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 181)	22.05.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 528)	-	-
<i>Sieci szerokopasmowe</i>	12.02.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 186)	-	-	-	-
<i>Zakres stosowania i kanały technologiczne</i>	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 856)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 858)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 857)
<i>„2+1”, konstrukcje nawierzchni, klasy techniczne</i>	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 329)	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 331)	-	-
<i>Tekst jednolity</i>	29.01.2016 r.	Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124)	-	-	-	-
<i>„Szybka nowelizacja”</i>	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1643)	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1642)	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 1644)

Hasłowy zakres nowelizacji		rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124, z późn. zm.)		rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 735, z późn. zm.)		rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 116, z późn. zm.)
Drogowe bariery ochronne	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 407)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 65, poz. 408)	29.04.2010 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. Nr 65, poz. 409)
Dyrektywa tunelowa (2004/54/WE)	05.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 560)	13.06.2012 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 608)	-	-
Ekrany akustyczne	22.02.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 29 stycznia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 181)	22.05.2013 r.	rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 23 kwietnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 528)	-	-
Sieci szerokopasmowe	12.02.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 lutego 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 186)	-	-	-	-
Zakres stosowania i kanały technologiczne	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 856)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 858)	12.07.2014 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 czerwca 2014 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 857)
„2+1”, konstrukcje nawierzchni, klasy techniczne	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 329)	25.03.2015 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 331)	-	-
Tekst jednolity	29.01.2016 r.	Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 23 grudnia 2015 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 12)	-	-	-	-
„Szybka nowelizacja”	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1643)	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1642)	13.09.2019 r.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. poz. 1644)

rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie	Dz. U. poz. 1643
rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie	Dz. U. poz. 1642
rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych	Dz. U. poz. 1644

Weszły w życie w dniu 13 września 2019 r.
(z wyjątkami)



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Część 2

Najważniejsze zmiany w rozporządzeniu drogowym

KONSERWATOR ZABYTEKÓW

§ 2 ust. 2

W przypadku dróg publicznych, dla których wojewódzki konserwator zabytków określił w pozwoleniu na prowadzenie robót budowlanych zakres i sposób ich prowadzenia powodujący niemożność zastosowania wybranych przepisów niniejszego rozporządzenia, a projektant potwierdził możliwość spełnienia wymagań, określonych w § 1 ust. 3, warunki wojewódzkiego konserwatora zabytków w tym zakresie uznaje się za warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.



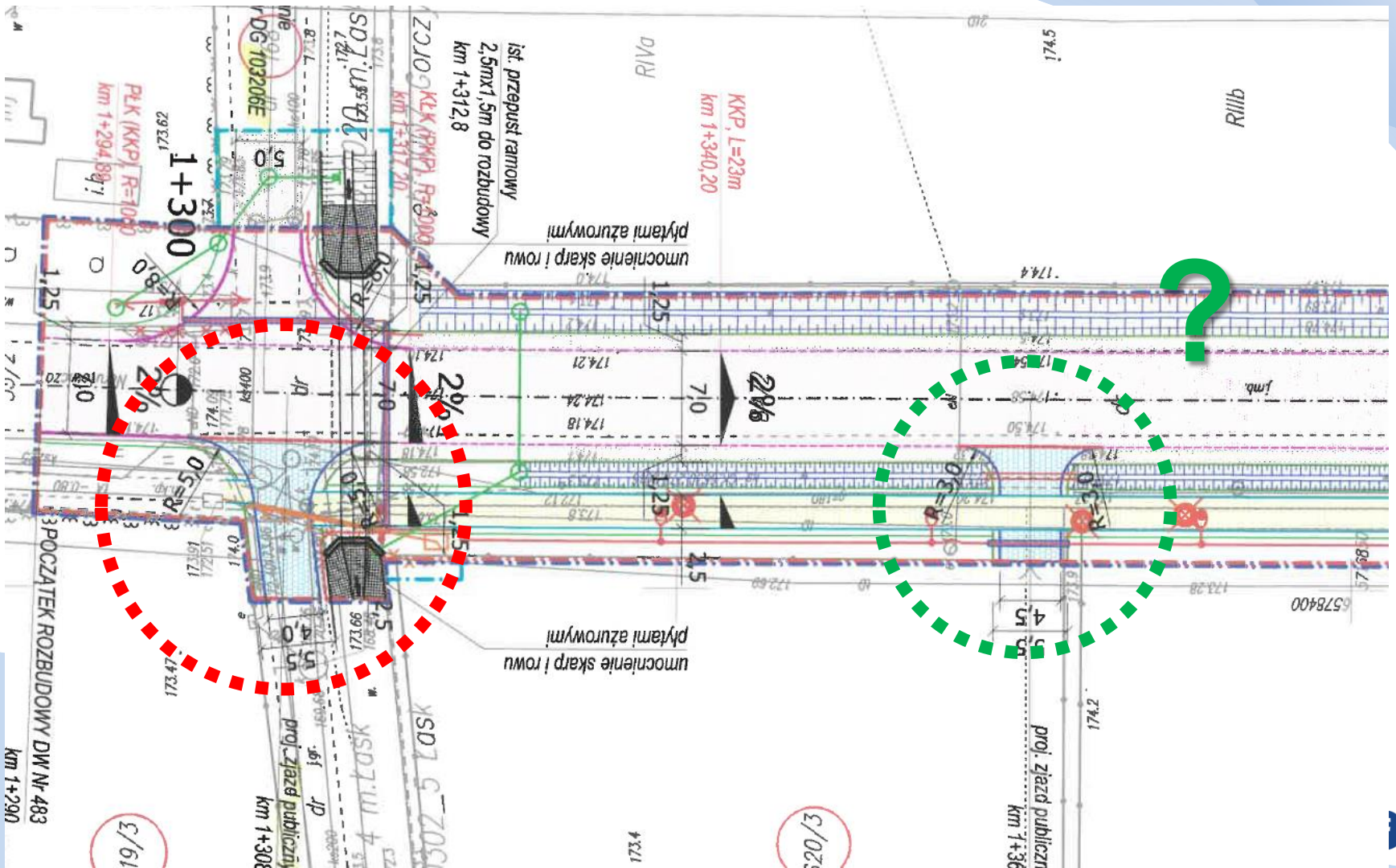
OBSZAR ODDZIAŁYWANIA SKRZYŻOWANIA LUB WĘZŁA

§ 3 pkt 9a, 9b, 10a i 10b

Dodano definicje:

- obszaru skrzyżowania i obszaru oddziaływania skrzyżowania
- obszaru węzła i obszaru oddziaływania węzła

niezbędne w celu określenia spełnienia warunków określonych
w **§ 113 ust. 7 pkt 1 w zw. z § 78 ust. 1**



PAS DROGOWY

§ 5.
Poszczególne elementy drogi i urządzenia z nią związane umieszcza się w pasie drogowym.

§ 5 Usytuowanie drogi oznacza w niniejszym rozporządzeniu umieszczenie jej elementów w pasie terenu wyznaczonym liniami rozgraniczającymi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w trybie określonym w przepisach o zagospodarowaniu przestrzennym.



§ 3 pkt 3
(*uchylony*)

liniach rozgraniczających drogę – rozumie się przez to granice terenów przeznaczonych na pas drogowy lub pasy drogowe ustalone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub w decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, a w wypadku autostrady – w decyzji o ustaleniu lokalizacji autostrady; w liniach rozgraniczających drogi na terenie zabudowy (ulicy) mogą znajdować się również urządzenia infrastruktury technicznej niezwiązane z funkcją komunikacyjną drogi;

PAS DROGOWY

§ 6.

1. Szerokość pasa drogowego powinna zapewniać możliwość umieszczenia wszystkich elementów drogi i urządzeń z nią związanych, wynikających z funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych, przy uwzględnieniu potrzeby ochrony użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem.
2. Szerokość pasa drogowego powinna stanowić sumę szerokości elementów drogi, terenu niezbędnego na umieszczenie urządzeń z nią związanych oraz ewentualnie infrastruktury, o której mowa w § 140, i terenu stanowiącego rezerwę na cele jej rozbudowy.
3. Rozmiary pasa drogowego potrzebnego na skrzyżowanie lub węzeł powinny dodatkowo gwarantować możliwość spełnienia wymagań widoczności, o których mowa w § 170, w szczególności poprzez zastosowanie niezbędnych narożnych ścięć linii granicznych.

§ 6. Szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych.



PAS DROGOWY

§ 7. 1. Szerokość ulicy w liniach rozgraniczających, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4, nie powinna być mniejsza niż określona w tabeli:

Klasa ulicy	Najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających ulicy o przekroju		
	jednokierunkowym (m)	dwukierunkowym (m)	
	1 x 1	2 x 2	2 x 3
1	2	3	-
S	-	40	50
GP	30	40	50
G	25	35	45
Z	20	30	-
L	12	-	-
D	10	-	-

2. W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic niż podane w ust. 1, jednak pod warunkiem spełnienia wymagań, o których mowa w § 6. Przyjęcie mniejszych szerokości ulicy w liniach rozgraniczających wymaga przeprowadzenia analizy obejmującej:

- 1) wzajemne rozmieszczenie jej elementów oraz urządzeń infrastruktury technicznej, w charakterystycznych przekrojach poprzecznych;
- 2) sposób etapowego i docelowego odwodnienia;
- 3) sposób wysokościowego rozwiązania ulicy;
- 4) wpływ istniejącego wartościowego zadrzewienia;
- 5) podstawowe uwarunkowania hydrogeologiczne i geotechniczne, a w szczególności występowanie gruntów o małej nośności oraz terenów zalewowych;
- 6) podstawowe uwarunkowania ochrony środowiska, a w szczególności sposoby ochrony przed nadmiernym hałasem, wibracjami i zanieczyszczeniami powietrza.

3. Szerokość ulicy, określonej w ust. 1, powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli przewiduje się umieszczenie w tej ulicy większej liczby pasów ruchu, torowisk, pasów rowerowych, pasów lub miejsc postojowych, pasów zieleni wysokiej lub urządzeń odwodnienia powierzchniowego.

4. Rozmiary terenu potrzebnego na węzeł, skrzyżowanie ulicy klasy Z lub ulic wyższych klas z ulicą klasy Z, G lub GP oraz na plac i parking powinny być określone indywidualnie. Na skrzyżowaniu ulicy klasy L lub D z ulicą klasy L lub D, a także na skrzyżowaniu ulicy klasy Z z ulicą klasy L lub D powinny być stosowane narożne ścięcia linii rozgraniczających nie mniejsze niż 5 m x 5 m.

PAS DROGOWY

§ 8. 1. Szerokość dróg w liniach rozgraniczających poza terenem zabudowy i nieprzeznaczonym pod zabudowę nie powinna być mniejsza niż określona w tabeli:

Klasa drogi	Najmniejsza szerokość w liniach rozgraniczających drogi o przekroju		
	jednojezdniowy (m)	dwujezdniowym (m)	
	1 × 2	2 × 2	3 × 2
1	2	3	4
A	-	60	70
S	30	40	50
GP	25		45
G	25	35	-
Z	20		-
L	15	-	-
D	15	-	-

2. Szerokości dróg, o których mowa w ust. 1, obywateli, jezdnie, pobocza, skarpy o wysokości 0,75 m, rowy drogowe oraz pasy terenu za rowami, ustalają przepisy o drogach publicznych.

3. Szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna być zwiększona, jeżeli zawiera ona elementy lub urządzenia inne niż wymienione w ust. 2.

4. Rozmiary terenu potrzebnego do skrzyżowania drogi klasy Z poza terenem zabudowy lub dróg wyższych klas z drogą klasy Z, G, GP lub S oraz na parking powinny być określone indywidualnie. Na skrzyżowaniu drogi klasy Z z drogą klasy L lub D powinny być stosowane narożne ścięcia linii rozgraniczających nie mniejsze niż 10 m × 10 m, a przy istniejącej zabudowie dopuszcza się nie mniejsze niż 5 m × 10 m, zaś na skrzyżowaniu drogi klasy L lub D z drogą klasy L lub D powinny być stosowane narożne ścięcia nie mniejsze niż 5 m × 5 m.

ODLEGŁOŚCI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI (WĘZŁAMI)

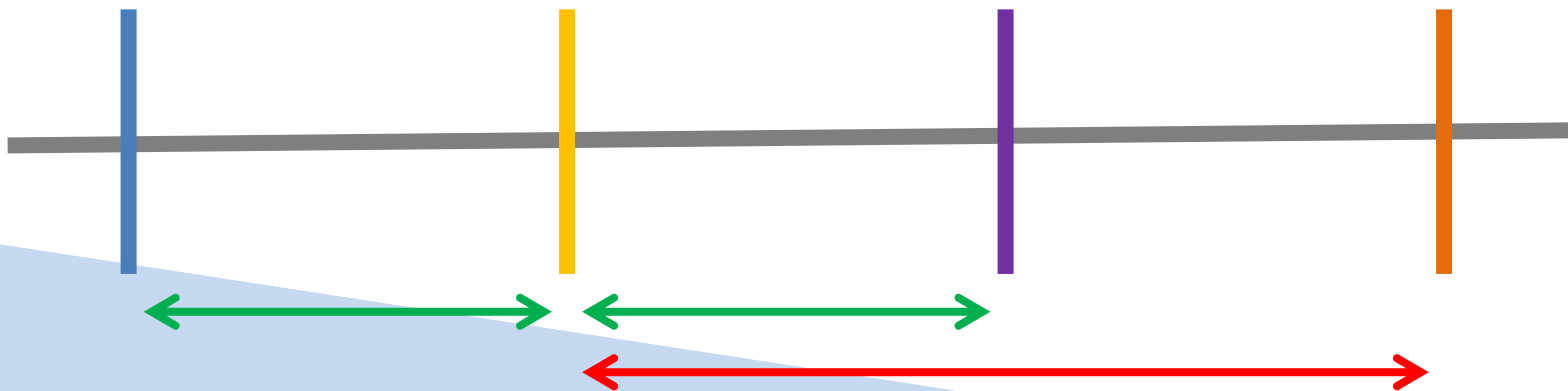
§ 9 ust. 2

Przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie odległości, o których mowa w ust. 1, jeżeli dotyczą one istniejących węzłów lub skrzyżowań, nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz możliwe będzie oznakowanie drogi zgodnie z przepisami o ruchu drogowym.

Przy przebudowie albo remoncie drogi, w wypadku uzasadnionym ukształtowaniem istniejącej sieci drogowej, dopuszcza się wyjątkowo odstępstwa od warunków dotyczących odstępów między skrzyżowaniami, określonych w ust. 1 pkt 3, 4 i 5, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu.

ODLEGŁOŚCI MIĘDZY SKRZYŻOWANIAMI

§ 9. 1. W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego określa się następujące warunki połączeń dróg, dopuszczalne odstępy między węzłami lub skrzyżowaniami oraz warunki stosowania zjazdów, **przy czym przez odstęp między węzłami lub skrzyżowaniami rozumie się odległość między punktami przecięć osi dróg na sąsiednich węzłach lub skrzyżowaniach** (...)



POŁĄCZENIE DODATKOWEJ JEZDNI

§ 9 ust. 3

3. Dodatkowa jezdnia, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2:

1) może łączyć się z jezdnią główną:

- a) pośrednio - przez skrzyżowanie lub węzeł z drogą niższej lub tej samej klasy, bez konieczności spełnienia wymagań w zakresie dopuszczalnych odstępów między węzłami lub skrzyżowaniami określonych w ust. 1, albo jako dodatkowy wlot lub wylot na skrzyżowaniu w węźle typu WB lub WC, bez konieczności spełnienia wymagań określonych w § 113 ust. 7 pkt 1,
- b) bezpośrednio przez jedno- lub dwukierunkowy wjazd i wyjazd, zgodnie z § 113 - wyłącznie w przypadku dróg klasy GP i niższej;

2) nie może łączyć się bezpośrednio z łącznicą lub jezdnią zbierająco-rozprowadzającą;

3) nie podlega warunkom stosowania zjazdów, określonym w ust. 1.

Dodatkowa jezdnia, o której mowa w § 8a ust. 1 pkt 2:

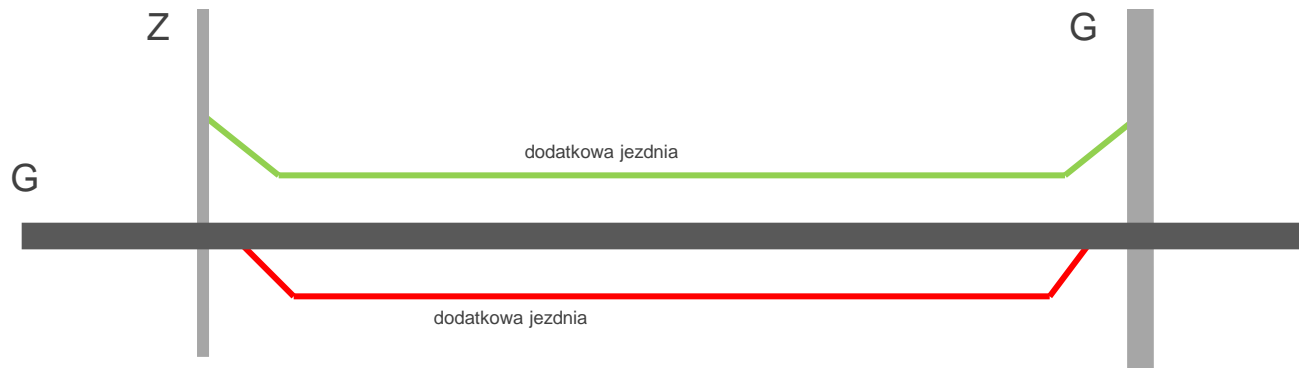
1) może łączyć się z jezdnią główną wyłącznie pośrednio przez inną drogę publiczną niższej lub tej samej klasy na skrzyżowaniu lub węźle,

2) nie może łączyć się bezpośrednio z łącznicą lub jezdnią zbierająco-rozprowadzającą,

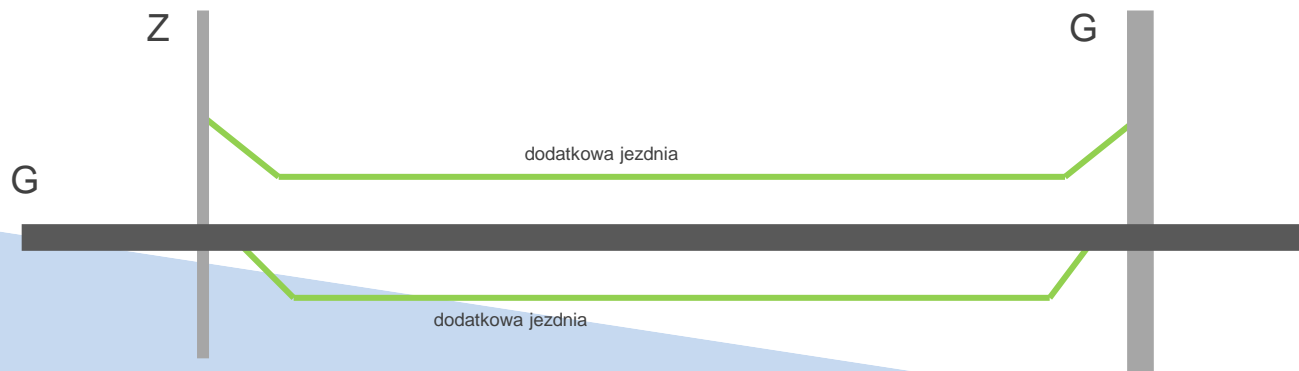
3) nie podlega warunkom stosowania zjazdów, określonym w ust. 1.

DODATKOWE JEZDNIĘ DO OBSŁUGI TERENÓW PRZYLEGLYCH

BYŁO



JEST



ZJAZDY Z ŁĄCZNIC

§ 9 ust. 4

Zabrania się lokalizowania skrzyżowań i zjazdów na łącznicach oraz jezdniach zbierająco-rozprowadzających, o których mowa w § 91, bez względu na klasę drogi.

Z CZEGO SKŁADA SIĘ DROGA

§ 10

1. Droga składa się co najmniej z następujących elementów:

- 1) jezdni;
- 2) poboczy, z wyjątkiem przypadku, gdy w ich miejscu zaprojektowano inne elementy drogi, a w szczególności chodnik lub ścieżkę pieszo-rowerową;
- 3) urządzeń odwadniających oraz odprowadzających wodę.

2. Zastosowanie pozostałych elementów drogi i urządzeń z nią związanych powinno wynikać przede wszystkim z funkcji drogi, prognozowanego natężenia i struktury rodzajowej ruchu oraz uwarunkowań terenowych.

§ 10

1. Droga powinna mieć w szczególności:

- 1) jezdnię - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów;
- 2) pobocza lub chodnik - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pieszych;
- 3) torowisko tramwajowe - jeżeli jest przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych.

2. Droga klasy A powinna mieć także urządzenia łączności alarmowej.

DROGI JEDNOKIERUNKOWE

§ 14 ust. 3a

Dopuszcza się stosowanie jednej jezdni o jednym pasie ruchu, przeznaczonym do ruchu w jednym kierunku, na drodze klasy GP i niższej na terenie zabudowy.

§ 15 ust. 5a

W przypadku, o którym mowa w § 14 ust. 3a, minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 4,00 m.

CHODNIKI, ŚCIEŻKI ROWEROWE I ŚCIEŻKI PIESZO-ROWEROWE

Przed nowelizacją		Po nowelizacji	
Chodnik (przy jezdni)	2,00 m (1,25 m)	Chodnik (przy jezdni)	2,00 m (1,25 m)
Chodnik (poza jezdnią)	1,50 m (1,00 m)	Chodnik (poza jezdnią)	1,50 m (1,00 m)
Jednokierunkowa ścieżka rowerowa	1,50 m	Jednokierunkowa ścieżka rowerowa	1,50 m
Dwukierunkowa ścieżka rowerowa	2,00 m	Dwukierunkowa ścieżka rowerowa	2,00 m
Jednokierunkowa ścieżka rowerowa, z której mogą korzystać piesi	2,50 m	Ścieżka pieszo-rowerowa	2,50 m <i>poza terenem zabudowy</i>
Dwukierunkowa ścieżka rowerowa, z której mogą korzystać piesi	? >2,50 m		3,00 m <i>na terenie zabudowy</i> (2,00 m)

POCHYLENIE PODŁUŻNE CHODNIKA

Przed nowelizacją		Po nowelizacji	
Chodnik (przy jezdni)	<p>Pochylenie podłużne chodnika lub samodzielnego ciągu pieszego nie powinno przekraczać 6%.</p> <p>Przy większych pochyleniach należy stosować schody lub pochylnie</p>	Chodnik (przy jezdni)	<p>Pochylenie podłużne chodnika usytuowanego bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej nie powinno przekraczać odpowiednio dopuszczalnej wartości pochylenia niwelety jezdni określonej w § 24 ust. 2 oraz dopuszczalnej wartości pochylenia jezdni zatoki określonej w § 118 ust. 4 pkt 2 i ust. 7 pkt 2.</p> <p>Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować balustrady z poręczami.</p>
Chodnik (poza jezdnią)		Chodnik (poza jezdnią)	<p>W przypadkach innych, niż określone w ust. 1, pochylenie podłużne chodnika nie powinno przekraczać 6%.</p> <p>Przy pochyleniu podłużnym przekraczającym 6% należy stosować pochylnie lub schody i pochylnie.</p>

RONDA

§ 75. Wymiary i zakres stosowania rond:

Typ ronda	Średnica wyspy środkowej (m)	Średnica zewnętrzna ronda (m)	Zakres stosowania
mini ¹⁾	3—5	mniejsza niż 22	osiedla
małe	10(5)—28(33,5)	26(22)—40(45)	drogi klasy GP ²⁾ , G, Z i L: wloty do miast, strefy podmiejskie, osiedla miejskie, poza terenem zabudowy
średnie	28—50	41—65	drogi klasy GP ²⁾ i G: poza terenem zabudowy, strefy podmiejskie, wloty do miast
duże	większa niż 50	większa niż 65	drogi klasy S ³⁾ , GP i G: poza terenem zabudowy

¹⁾ Wyspa środkowa przejezdna lub częściowo przejezdna.

²⁾ W uzasadnionych wypadkach na drogach jednojezdniowych.

³⁾ W uzasadnionych wypadkach na początku lub końcu drogi klasy S.

(...) Oznacza wartości dopuszczalne w uzasadnionych wypadkach.

RONDA

§ 75. 1. Rondo należy projektować w taki sposób, aby zapewnić odgięcie torów ruchu pojazdów, wymuszające zmniejszenie prędkości. Typ i wymiary ronda, w zależności od klasy drogi, ustala się zgodnie z tabelą:

Klasa drogi	Typ ronda	Średnica wyspy środkowej [m]	Zewnętrzna średnica ronda [m]
D, L	mini	od 3 do 10	do 24
D, L, Z, G	małe	powyżej 10 do 28	powyżej 24 do 40
Z, G, GP, S ^{*)}	średnie	powyżej 28 do 50	powyżej 40 do 65
G, GP, S ^{*)}	duże	powyżej 50	powyżej 65

2. Dopuszcza się stosowanie rond małych, średnich i dużych o kształcie zewnętrznej krawędzi i wyspy środkowej innych niż kołowy.

3. Wyspa środkowa ronda typu mini może być przejezdna lub częściowo przejezdna dla wszystkich pojazdów. Na rondach małych, średnich i dużych dopuszcza się zastosowanie takich rozwiązań projektowych, które umożliwią przejazd po wyspie środkowej wyłącznie pojazdom nienormatywnym.

NOWE DEFINICJE ZJAZDÓW

	Przed nowelizacją	Po nowelizacji
Zjazd publiczny	§ 55 ust. 1 pkt 3 określony przez zarządcę drogi jako zjazd co najmniej do jednego obiektu , w którym prowadzona jest działalność gospodarcza lub działalność o charakterze publicznym;	§ 76a pkt 1 określone przez zarządcę drogi jako zjazdy do nieruchomości gruntowych usytuowanych poza pasem drogowym: a) na których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym, b) na których usytuowana jest lub planowane jest usytuowanie nieruchomości budynkowej lub lokalowej , w których prowadzona jest lub planowane jest prowadzenie działalności gospodarczej lub działalności o charakterze publicznym, c) które stanowią lub będą stanowić dojazd do nieruchomości wymienionych w lit. a lub b;
Zjazd indywidualny	§ 55 ust. 1 pkt 4 określony przez zarządcę drogi jako zjazd do jednego lub kilku obiektów użytkowanych indywidualnie.	§ 76a pkt 2 określone przez zarządcę drogi jako zjazdy niebędące zjazdami publicznymi

INFRASTRUKTURA OBCA W PASIE DROGOWYM

Zasadą jest zakaz lokalizowania w pasie drogowym drogi publicznej urządzeń niesłużących drodze i potrzebom ruchu drogowego – art. 39 ust. 1 udp;






W art. 39 ust. 3 udp, ustawodawca określił, że w szczególnie uzasadnionych przypadkach lokalizowanie w pasie drogowym obiektów budowlanych lub urządzeń niezwiązanych z potrzebami zarządzania drogami lub potrzebami ruchu drogowego może nastąpić wyłącznie za zezwoleniem właściwego zarządcy drogi, wydawanym w drodze decyzji administracyjnej. Jednakże właściwy zarządca drogi może odmówić wydania zezwolenia na umieszczenie w pasie drogowym urządzeń i infrastruktury, o których mowa w ust. 1a, wyłącznie, jeżeli ich umieszczenie spowodowałoby:

- 1) zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- 2) naruszenie wymagań wynikających z przepisów odrębnych,
- 3) lub miałyby doprowadzić do utraty uprawnień z tytułu gwarancji lub rękojmi w zakresie budowy, przebudowy lub remontu drogi.









INFRASTRUKTURA OBCA W PASIE DROGOWYM

Przed nowelizacją

	poza pasem drogowym (poza jezdnią)	w pasie drogowym (poza jezdnią)	w pasie drogowym (pod jezdnią)
POZA TERENEM ZABUDOWY § 140 ust. 7 Infrastruktura liniowa napowietrzna i podziemna przebiegająca wzdłuż drogi poza terenem zabudowy powinna być usytuowana poza pasem drogowym.			
W TERENIE ZABUDOWY § 140 ust. 8 Usytuowanie infrastruktury w ulicy powinno uwzględniać planowaną docelową realizację ulicy. <u>Nowa infrastruktura podziemna nie powinna być usytuowana pod jezdnią istniejącą i docelową.</u>			

INFRASTRUKTURA OBCA W PASIE DROGOWYM

Po nowelizacji

	poza pasem drogowym (poza jezdnią)	w pasie drogowym (poza jezdnią)	w pasie drogowym (pod jezdnią)
POZA TERENEM ZABUDOWY § 140 ust. 7 Infrastruktura liniowa napowietrzna i podziemna przebiegająca wzdłuż drogi poza terenem zabudowy powinna być usytuowana poza pasem drogowym.			
W TERENIE ZABUDOWY § 140 ust. 8 Usytuowanie infrastruktury w ulicy powinno uwzględniać planowaną docelową realizację ulicy. <u>Nowa infrastruktura podziemna nie powinna być usytuowana pod jezdnią istniejącą i docelową.</u>			

INFRASTRUKTURA OBCA W PASIE DROGOWYM

§ 140 ust. 8. Infrastruktura podziemna nie może być sytuowana pod istniejącą i docelową jezdnią **drogi**.

W przypadku braku miejsca w pasie drogowym poza jezdnią dopuszcza się usytuowanie infrastruktury podziemnej **pod jezdnią drogi klasy L i D na terenie zabudowy**, pod warunkiem zlokalizowania zwieńczeń studni w osiach pasów ruchu.



Nie jest wymagane odstępowstwo dla lokalizowania infrastruktury:

- w pasach drogowych poza terenem zabudowy,
- pod jezdniami dróg na terenach zabudowy – wyłącznie klas L i D.

Odstępowstwo jest wymagane dla lokalizowania infrastruktury pod jezdniami dróg:

- poza terenem zabudowy – wszystkich klas,
- na terenie zabudowy – klas Z, G, GP, S i A.





PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

Do inwestycji drogowych, dla których przed 13 września 2019 r.:

- 1) zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na projekt, wykonawstwo lub projekt i wykonawstwo,
- 2) został złożony wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę lub decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej,
- 3) został złożony wniosek o zatwierdzenie projektu budowlanego,
- 4) zostało dokonane zgłoszenie budowy lub wykonywania robót budowlanych w przypadku, gdy nie jest wymagana decyzja o pozwoleniu na budowę lub decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

– stosuje się przepisy w brzmieniu dotychczasowym, z określonymi wyjątkami, które stosuje się w brzmieniu nadanym w wyniku nowelizacji.

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE – WYJĄTKI

§ 3 pkt 3

§ 5

§ 6

§ 7

§ 8

§ 8a ust. 2

§ 9 ust. 1 pkt 3 i 4

§ 9 ust. 2

§ 9 ust. 3 pkt 1

§ 9 ust. 4

§ 140 ust. 2 pkt 1 i 2

§ 140 ust. 7

§ 140 ust. 8

§ 140 ust. 9

Pasy drogowe

Odstępy między skrzyżowaniami

Infrastruktura obca



UWAGA!

NOŚNOŚĆ OBIEKTÓW MOSTOWYCH – ROZP. OBIEKTOWE

Do 12 września 2019 r. obiekty projektowało się na podstawie wycofanej polskiej normy **PN-S-10030:1985**.

Od 13 września 2019 r.:

§ 150. Obiekty inżynierskie projektuje się na obciążenia zgodnie z Polską Normą dotyczącą oddziaływań na konstrukcje w zakresie obciążeń ruchomych mostów.

czyli PN-EN 1991-2:2007

NOŚNOŚĆ OBIEKTÓW MOSTOWYCH – ROZP. OBIEKTOWE

1. Klasy obciążeń taborem samochodowym obiektów inżynierskich zależne od klasy drogi określa tabela:

Klasa drogi	Klasa obciążenia taborem samochodowym według PN-85/S-10030
A, S, GP, G	A
Z, L	co najmniej B
D	co najmniej C

§ 151. 1. Mosty, wiadukty, estakady i konstrukcje oporowe projektuje się w szczególności na obciążenie ruchome:

1) według modelu LM1, przyjmując wartości współczynników dostosowawczych zgodnie z ust. 2, na podstawie klas obciążenia pojazdami samochodowymi:

a) dla obiektów usytuowanych w ciągu drogi klasy A, S, GP lub G – klasy I,

b) dla obiektów usytuowanych w ciągu drogi klasy Z, L lub D – co najmniej klasy II,

2) według modelu LM2, przyjmując wartość współczynnika dostosowawczego $\beta_Q = 1,00$.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Część 2

- odstępstwa – teoria i praktyka •

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

Art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane

(Dz. U. z 2019 r. poz. 1186, z późn. zm.)

W przypadkach **szczególnie uzasadnionych** dopuszcza się odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

Odstępstwo nie może powodować zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 - ograniczenia dostępności dla osób niepełnosprawnych, o których mowa w art. 1 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r., w tym osób starszych, oraz nie powinno powodować pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska, po spełnieniu określonych warunków zamiennych. .

Organ administracji architektoniczno-budowlanej, po uzyskaniu upoważnienia ministra, który ustanowił przepisy techniczno-budowlane, w drodze postanowienia, udziela bądź odmawia zgody na odstępstwo.

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

Art. 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane

(Dz. U. z 2016 r. poz. 290, z późn. zm.)

Wniosek do ministra w sprawie upoważnienia do udzielenia zgody na odstąpienie organ administracji architektoniczno-budowlanej składa **przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę**.

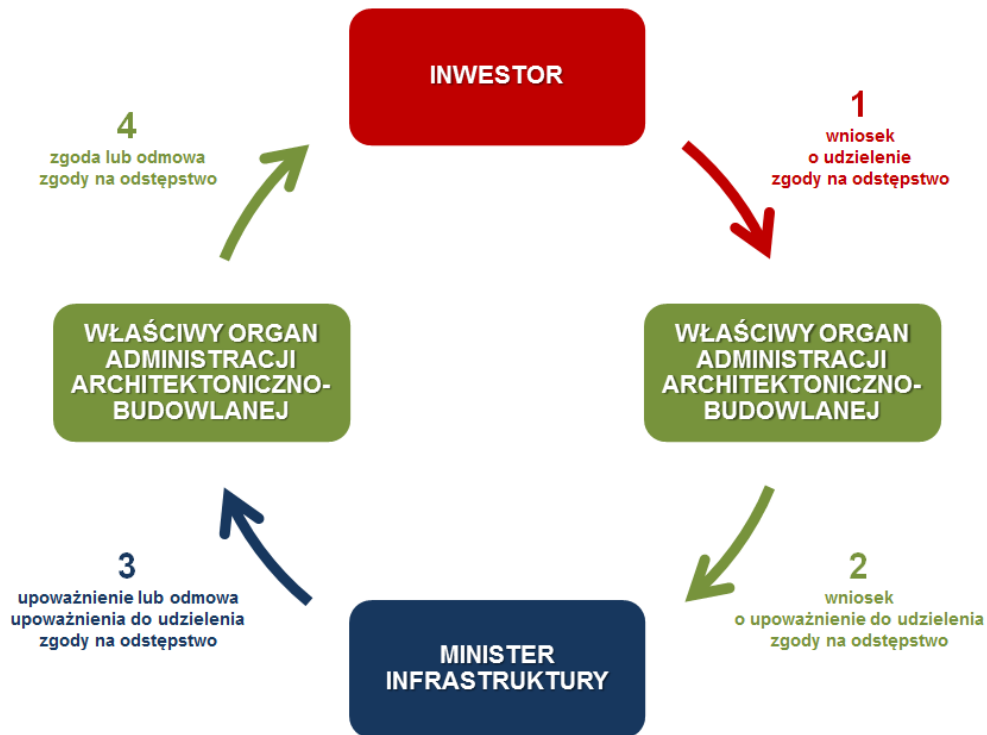
Przez decyzję o pozwoleniu na budowę należy także rozumieć decyzję o zmianie pozwolenia na budowę oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (w przypadku, gdy inwestycja realizowana jest w oparciu o ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych – Dz. U. Nr 80, poz. 721, z późn. zm.)

Zastosowanie procedury odstąpienia wymusza realizację robót budowlanych na podstawie decyzji o pozwoleniu na budowę (zrid). Nie można zatem uzyskać odstąpienia realizując roboty budowlane na podstawie zgłoszenia.

Minister może uzależnić upoważnienie do wyrażenia zgody na odstąpienie od spełnienia **dodatkowych warunków**.

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

Schemat procedury uzyskania zgody na odstępstwo



ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

gov.pl

Serwis polskiego rządu

bip |  



Wpisz hasło do wyszukania



Ministerstwo Infrastruktury

[O ministerstwie](#)

[Co robimy](#)

[Aktualności](#)

[Załatw sprawę](#)

[Kontakt](#)

[Ministerstwo Infrastruktury](#) / [Co robimy](#) / [Usługi](#)

Usługi

Jak uzyskać prawo jazdy?

Chcesz uzyskać prawo jazdy? A może już je masz i chcesz uzyskać pozwolenie na kolejną kategorię? Dowiedz się, jak wygląda cały proces - od złożenia wniosku, przez kurs i egzamin, po odbiór dokumentu. Jeśli chcesz złożyć wniosek o prawo jazdy przez Internet, kliknij na link "Przez Internet".

Odstępstwo od warunków techniczno-budowlanych w drogownictwie

Jak uzyskać odstępstwo od warunków technicznych pojazdów

gov.pl/web/infrastruktura

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

gov.pl

Serwis polskiego rządu

bip |  



Wpisz hasło do wyszukania



Ministerstwo Infrastruktury

[O ministerstwie](#)

[Co robimy](#)

[Aktualności](#)

[Załatw sprawę](#)

[Kontakt](#)

Ministerstwo Infrastruktury / [Co robimy](#) / Usługi

Usługi

Jak uzyskać prawo jazdy?

Chcesz uzyskać prawo jazdy? A może już je masz i chcesz uzyskać pozwolenie na kolejną kategorię? Dowiedz się, jak wygląda cały proces - od złożenia wniosku, przez kurs i egzamin, po odbiór dokumentu. Jeśli chcesz złożyć wniosek o prawo jazdy przez Internet, kliknij na link "Przez Internet".

Odstępstwo od warunków techniczno-budowlanych w drogownictwie

Jak uzyskać odstępstwo od warunków technicznych pojazdów

Informacje o publikacji dokumentu

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

....., dnia,
nazwa organu
miejscowość
.....
adres
.....
znak sprawy

**Minister
Infrastruktury**
ul. T. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Nowe wzory wniosków!

Wniosek o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

Na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) zwracam się z prośbą o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów¹:

- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.),

w następującym zakresie:

Podstawa prawna od której wnioskuję się o odstępstwo (np. § 9 ust. 1 pkt 5)	Wartość parametru / wymaganie zgodne z rozporządzeniem	Projektowane rozwiązanie (wartość parametru itp.)

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

....., dnia,
nazwa organu
.....
.....
adres
.....
znak sprawy

**Minister
Infrastruktury**
ul. T. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

**Wniosek
o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo
od przepisów techniczno-budowlanych**

....., dnia,
nazwa organu
.....
.....
adres
.....
znak sprawy

**Organ adm.
arch.-bud.**

**Wniosek
o udzielenie zgody na odstępstwo
od przepisów techniczno-budowlanych**

Nowe wzory wniosków!

Na podstawie art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) zwracam się z prośbą o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów¹:

- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),
- rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.),

w następującym zakresie:

Podstawa prawna od której wnioskuję się o odstępstwo (np. § 9 ust. 1 pkt 5)	Wartość parametru / wymaganie zgodne z rozporządzeniem	Projektowane rozwiązanie (wartość parametru itp.)

ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.) zwracam się z prośbą o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów¹:

Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124),

Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000 r. Nr 63, poz. 735, z późn. zm.),

Ministra Infrastruktury z dnia 16 stycznia 2002 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych (Dz. U. z 2002 r. Nr 12, poz. 116, z późn. zm.),

zaś:

Wartość parametru / wymaganie zgodne z rozporządzeniem	Projektowane rozwiązanie (wartość parametru itp.)

ODSTĘPSTWA OD PRZEPISÓW TECHNICZNO-BUDOWLANYCH

Dokumenty i informacje, które należy zawrzeć w każdym wniosku o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych

Do każdego wniosku należy obligatoryjnie dołączyć, zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy – Prawo budowlane:

1) charakterystykę obiektu/inwestycji;

W szczególności należy jednoznacznie określić rodzaj robót budowlanych (budowa, rozbudowa, przebudowa) oraz ich zakres, wskazać kilometr (od-do), określić lokalizację inwestycji (miejscowość, gmina), określić na jakim odcinku (zgodnie z kilometrażem) droga przebiega przez teren zabudowy / poza terenem zabudowy.

Teren zabudowy zdefiniowany jest w § 3 pkt 2 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Teren zabudowy nie jest tożsamy z obszarem zabudowanym w myśl art. 2 pkt 15 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Na potrzeby wniosku należy posługiwać się wyłącznie pojęciem teren zabudowy.

2) projekt zagospodarowania terenu;

Mając na uwadze, że wniosek do ministra składa się przed wydaniem decyzji o pozwoleniu na budowę, projekt powinien być wykonany zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. W szczególności na projekcie należy umieścić: imię, nazwisko, numer uprawnień oraz podpis projektanta. Preferowana skala projektu to 1:500.

3) szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstwa;

Uzasadnienie powinno być oparte na przesłankach techniczno-budowlanych lub wynikać z warunków miejscowych. Przesłanki ekonomiczne nie mogą stanowić jedynego uzasadnienia wniosku.

4) propozycje rozwiązań zamiennych;

Propozycje zamienne muszą się różnić od propozycji objętej wnioskiem.

5) pozytywną opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków w odniesieniu do obiektów budowlanych wpisanych do rejestru zabytków oraz innych obiektów budowlanych usytuowanych na obszarach objętych ochroną konserwatorską;

W przypadku, gdy obiekt budowlany nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie jest usytuowany na obszarach objętych ochroną konserwatorską, należy taką informację zawrzeć we wniosku.

6) pozytywną opinię zarządcy drogi / zarządców dróg oraz w zależności od potrzeb – pozytywne opinie innych zainteresowanych organów (np. organów wydających decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach, Policji, Regionalnych Zarządów Gospodarki Wodnej, Komendanta Wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej itp.);

Opinia powinna odnosić się konkretnie do wnioskowanego upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo.

Bez wyżej wymienionych dokumentów i informacji wniosek o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów techniczno-budowlanych nie spełnia wymagań określonych w art. 9 ust. 3 ustawy – Prawo budowlane i nie może być rozpatrywany z przyczyn formalnych.

Dodatkowo w każdym wniosku należy zawrzeć:

7) informację o numerze drogi, o którym mowa w art. 10 ust. 6 ustawy o drogach publicznych;

Zgodnie z § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie sposobu numeracji i ewidencji dróg publicznych, obiektów mostowych, tuneli, przepustów i promów oraz rejestru numerów nadanych drogom, obiektom mostowym i tunelom, numerem drogi: krajowej – jest liczba jedno- lub dwucyfrowa, wojewódzkiej – jest liczba trzy- lub czterocyfrowa – jest liczba czterocyfrowa i wyróżnik województwa (format 0000X); gminnej – jest liczba sześciocyfrowa i wyróżnik województwa (format 000000X).

W przypadku, gdy droga nie posiada nadanego numeru należy dostarczyć kopie uchwały o zaliczeniu drogi do jednej z kategorii dróg publicznych lub wskazać, że zaliczenie nastąpi oraz numer zostanie nadany po oddaniu drogi do użytkowania.

8) informację o klasie drogi, w myśl § 4 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Droga nie może nie mieć nadanej klasy.

Infrastruktura techniczna w pasie drogowym lub pod jezdnią

Do wniosków dotyczących wykonywania infrastruktury technicznej w pasie drogowym (§ 140 ust. 7) lub pod jezdnią (§ 140 ust. 8) należy dodatkowo dołączyć:

1) przekroje poprzeczne pasa drogowego w liniach rozgraniczających z wykazaniem projektowanej i istniejącej infrastruktury i przebiegów dróg;

Przekroje powinny być wykonane zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. W szczególności na przekroju należy umieścić: imię, nazwisko i numer uprawnień oraz podpis projektanta. Ponadto miejsce wykonania przekroju należy wyraźnie oznaczyć na mapie miejsc zagospodarowania terenu.

2) kopię protokołu z posiedzenia narady koordynacyjnej usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu (lub ewentualnie pozytywną opinię Zespołu Uzgodniania Lokalizacji Projektowanej Sieci Uzbrojenia Terenu) – o ile narada lub posiedzenie się odbyły.

UWAGA! Na projekcie zagospodarowania terenu w przypadku ww. odstępstw należy wyraźnie zaznaczyć przebieg projektowanej oraz istniejącej infrastruktury technicznej zlokalizowanej w pasie drogowym, granice pasa drogowego oraz krawędzie jezdni.

Infrastruktura objęta wnioskiem o upoważnienie do udzielenia zgody na odstępstwo musi być wyraźnie zaznaczona na projekcie zagospodarowania terenu i odróżniać się od projektowanej infrastruktury, która nie jest objęta odstępstwem.

Parametry geometryczne drogi

Do wniosków dotyczących parametrów geometrycznych należy dodatkowo dołączyć:

1) projekt stałej organizacji ruchu (lub wyciąg z obowiązującej zatwierdzonej stałej organizacji ruchu, o ile organizacja ruchu nie ulega zmianie);

Zgodnie z § 2 ust. 1a rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, projekt stałej albo zmiennej organizacji ruchu sporządza się przed wszczęciem postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, decyzji o pozwoleniu na budowę albo przed zgłoszeniem wykonywania robót budowlanych.

2) informację o istniejącym i prognozowanym natężeniu ruchu pojazdów (w tym rowerów) / pieszych;

Nie należy dołączać szczegółowych opracowań analitycznych i obliczeniowych. Istotne są syntetyczne dane liczbowe w zakresie średniego dobowego ruchu w roku (SDR) z uwzględnieniem struktury rodzajowej pojazdów.

Informację o natężeniu ruchu pieszych należy dołączać obligatoryjnie, gdy wniosek dotyczy części drogi przeznaczonej do ruchu pieszych (chodnik, pobocze, przejście dla pieszych itp., tj. np. § 44 ust. 2, § 43 ust. 1 pkt 3).

Informację o natężeniu ruchu rowerów należy dołączać każdorazowo, gdy wniosek dotyczy części drogi przeznaczonej do ruchu rowerów (ścieżka rowerowa, pas ruchu dla rowerów, przejazd dla rowerzystów itp., tj. np. § 47 ust. 1 pkt 1 lub 2, § 43 ust. 1 pkt 3 w zw. z § 46 ust. 2).

3) informację o istniejącej i prognozowanej strukturze liczbowej, rodzajowej i kierunkowej ruchu na zjazdach/wjazdach/wyjazdach/połączeniach dodatkowych jezdni;

Z ŻYCIA WZIĘTE...

3. Szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstwa (**Załącznik nr 2** do wniosku)

W obszarze zamierzenia budowlanego występuje zwarta zabudowa obrzeżna a posesje zlokalizowane są bezpośrednio przy jezdni. Zastany plan urbanistyczny zakładał zgoła inne przeznaczenie komunikacyjne od tego, które nakłada na Inwestora ustawodawca poprzez abstrakcyjne normy prawne regulujące hipotetyczny stan rzeczy.

Przedmiotowy wniosek nie powoduje zagrożenia życia ludzi i bezpieczeństwa mienia, nie ogranicza dostępności dla osób niepełnosprawnych, nie pogarsza warunków sanitarno – zdrowotnych i nie pogarsza stanu środowiska.

Z ŻYCIA WZIĘTE...

2. Charakterystyka inwestycji

Inwestycja polegać będzie na budowie ulicy Bobrowej (obecnie nieutwardzonej), od ul. Myśliwskiej 9 (nr: 150547W) - droga utwardzona (klasy L) do łuku z ul. Żubrową (nr: 150579) i ul. Rysią (nr: 150556W) -które stanowią ścieżki rowerowe. Wykonanie

Z ŻYCIA WZIĘTE...

Ze względu na rodzaj i zakres inwestycji oraz ze względu na znajdujące się istniejące zagospodarowanie terenu działek przyległych do ulicy nie jest możliwe spełnienie zapisów § 7 ust 1 i 4, § 16 ust.1, § 21 ust 4 oraz § 125. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016r. poz.124) (obiektywne przesłanki przemawiające za wprowadzeniem odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych, w tym podanie argumentów przemawiających za uznaniem przypadku za szczególnie uzasadniony oraz przyczyn braku możliwości zastosowania się do obowiązujących przepisów techniczno-budowlanych)

4. Propozycje rozwiązań zamiennych

Możliwość wykonania nasadzeń krzewów wzdłuż południowej granicy działki w celu zasłonięcia miejsca postojowego.

3. Propozycje rozwiązań zamiennych lub rekompensujące skutki wprowadzenia odstępstwa:

Rozwiązania zastępcze to wprowadzenie na przyległym terenie parkingu elementów małej architektury w postaci ławeczek oraz zieleni niskiej z podświetleniem korony drzew.



Z ŻYCIA WZIĘTE...

Wszystkie ulice dojazdowe jak Klonowa, Kasztanowa, Brzozowa, Jaworowa oraz ulica lokalna Topolowa i posiadają nawierzchnię gruntową. Jedynie ulica dojazdowa Kościelna, posiada nawierzchnię bitumiczną. Skrzyżowania z ulicami gruntowymi, wykonane zostaną z kostki betonowej ażurowej jako zjazdy indywidualne do granicy pasa drogowego ul. Modrzewiowej. Rozwiązania geometryczne skrzyżowań zostaną wykonane w momencie projektowania w/w ulic.

Na podstawie przeprowadzonej w 2015 roku inwentaryzacji stanu istniejącego drogi gminnej stwierdzono występowanie wad i uszkodzeń nawierzchni gruntowo/ tłuczniowej:

- nieregularne spękania podłużne i poprzeczne oraz powtarzające się siatki spękań o zróżnicowanej powierzchni;
- liczne odkształcenia w postaci kolein;
- miejscowe ubytki materiału (wykruszenia) - szczególnie w miejscach osłabionych wskutek kumulacji spękań podłużnych, poprzecznych, w tym przede wszystkim spękań siatkowych;

Z ŻYCIA WZIĘTE...

5. Propozycje rozwiązań zamiennych

2 { Z uwagi na powyższe jako rozwiązanie zamienne proponuje się poprowadzenie sieci gazowej w sposób wskazany na załączonym projekcie zagospodarowania. Bezczelowe wydaje się być poszukiwanie innych rozwiązań

0

Z ŻYCIA WZIĘTE...

- Wariant B - droga o szerokości 7,0 m w terenie zabudowanym i 6,0 m na odcinku szlaku oraz wycięcie wszystkich drzew rosnących na poboczach o szerokości 1,25 m (217 drzew i 42 558,31 m² krzewów). Wyznaczenie pasa o szerokości 1,25 m jest dopuszczone przez ww. rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, jednak wiązać się będzie z koniecznością uzyskania licznych odstępstw od warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

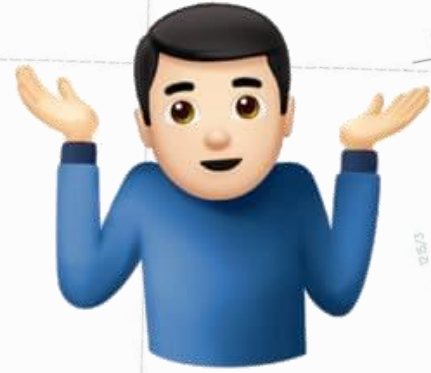
Z ŻYCIA WZIĘTE...

19. wyjaśnienie dlaczego nie da się wprowadzić nasadzeń zastępczych w pas drogowy drogi wojewódzkiej nr 504;

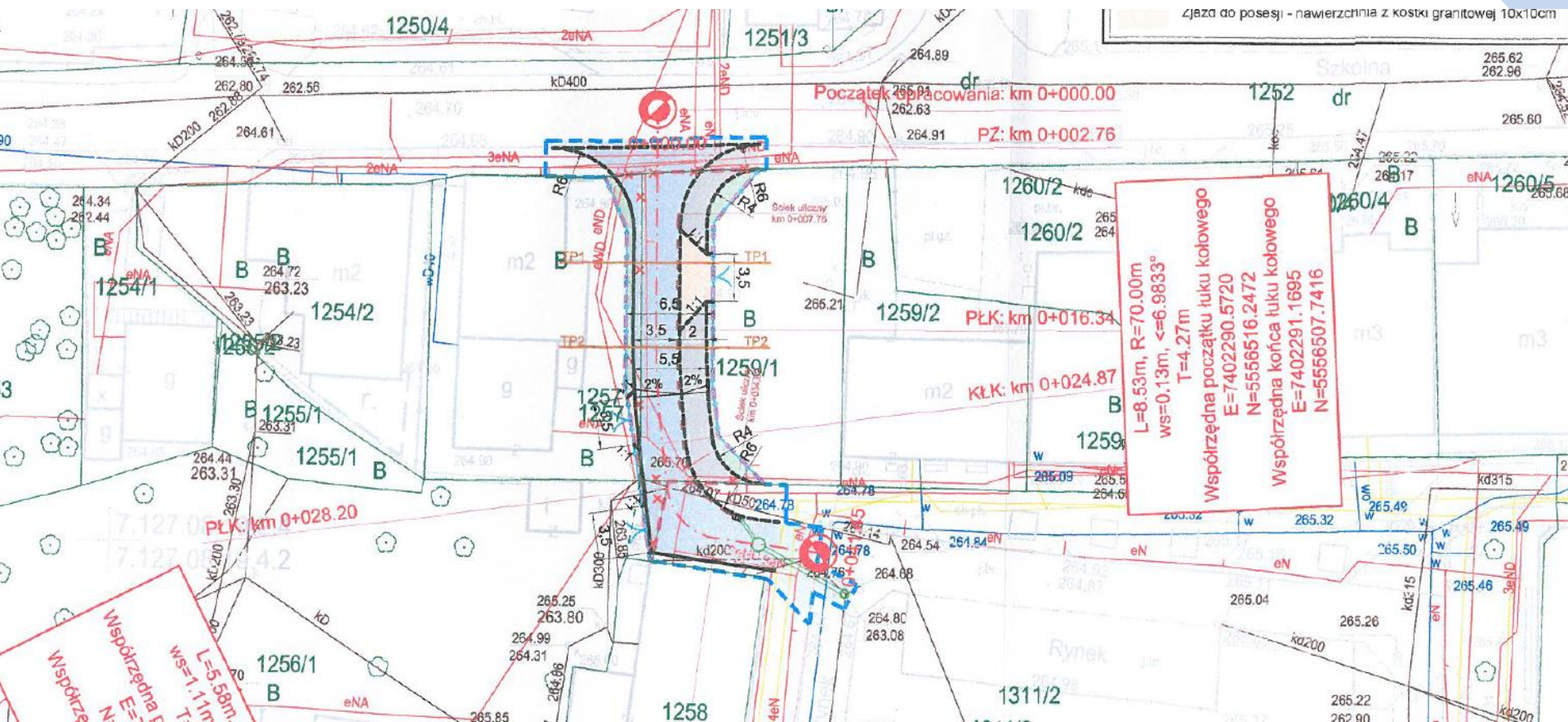
Ponadto proszę skorygować projekt nasadzeń zastępczych pod względem liczby nasadzanych drzew, ich doboru gatunkowego i odmianowego oraz lokalizacji. Niedopuszczalne jest w zamian za usuwaną cenną, starą aleję, złożoną z wartościowych pod względem przyrodniczym (stanowiących siedliska dla porostów oraz zwierząt chronionych), kulturowym, konserwatorskim i krajobrazowym drzew, nasadzanie żywopłotów, drzew w odmianach kolumnowych oraz gatunków owocowych (str. 178 raportu oś). Biorąc pod uwagę przeżywalność nowych nasadzeń oraz częste ich uszkodzenia przez użytkowników drogi, rolników, itp., zasadnym wydaje się nasadzanie 3 drzew w zamian za 1 wycinane. Drzewa te, ze względu na fakt, iż mają stanowić siedlisko do odtworzenia lokalnych populacji gatunków chronionych (np. porostów występujących w regionie prawie wyłącznie na drzewach przydrożnych), powinny być nasadzone w pobliżu usuwanych. Nasadzenia na terenach miejskich, poza pasem drogowym oraz w dużej odległości od drzew wycinanych są niezasadne względami przyrodniczymi i krajobrazowymi.



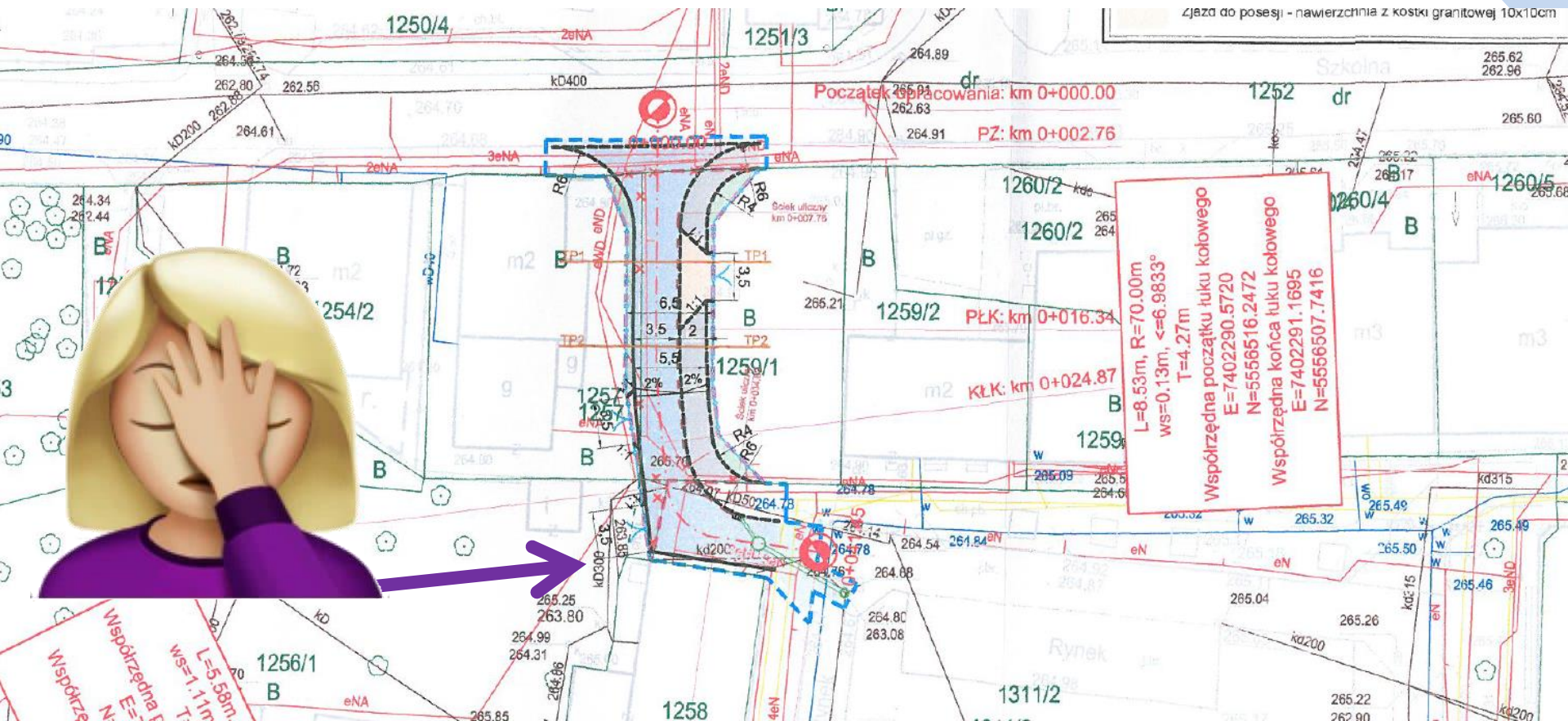
Z ŻYCIA WZIĘTE...



Z ŻYCIA WZIĘTE...



Z ŻYCIA WZIĘTE...





MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

Część 3

- Nowa struktura przepisów •



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych

Wytczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego

Instytut Badawczy Dróg i Mostów
Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych
Konsultant: gminy
projekt: 2016-2017, 2018-2019, 2020-2021
Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych, wykonana w ramach projektu „Wzrost bezpieczeństwa i efektywności dróg publicznych” (2016-2017, 2018-2019, 2020-2021).
Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych, wykonana w ramach projektu „Wzrost bezpieczeństwa i efektywności dróg publicznych” (2016-2017, 2018-2019, 2020-2021).
Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych, wykonana w ramach projektu „Wzrost bezpieczeństwa i efektywności dróg publicznych” (2016-2017, 2018-2019, 2020-2021).



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich



Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych w Polsce

Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów wraz z raportem z analizy niezbędnych do jego opracowania



Wytczne projektowania obciążeń drogowych obiektów mostowych wg Eurokodów w celu zastąpienia wymagań opartych na normie PN-85/S-10030



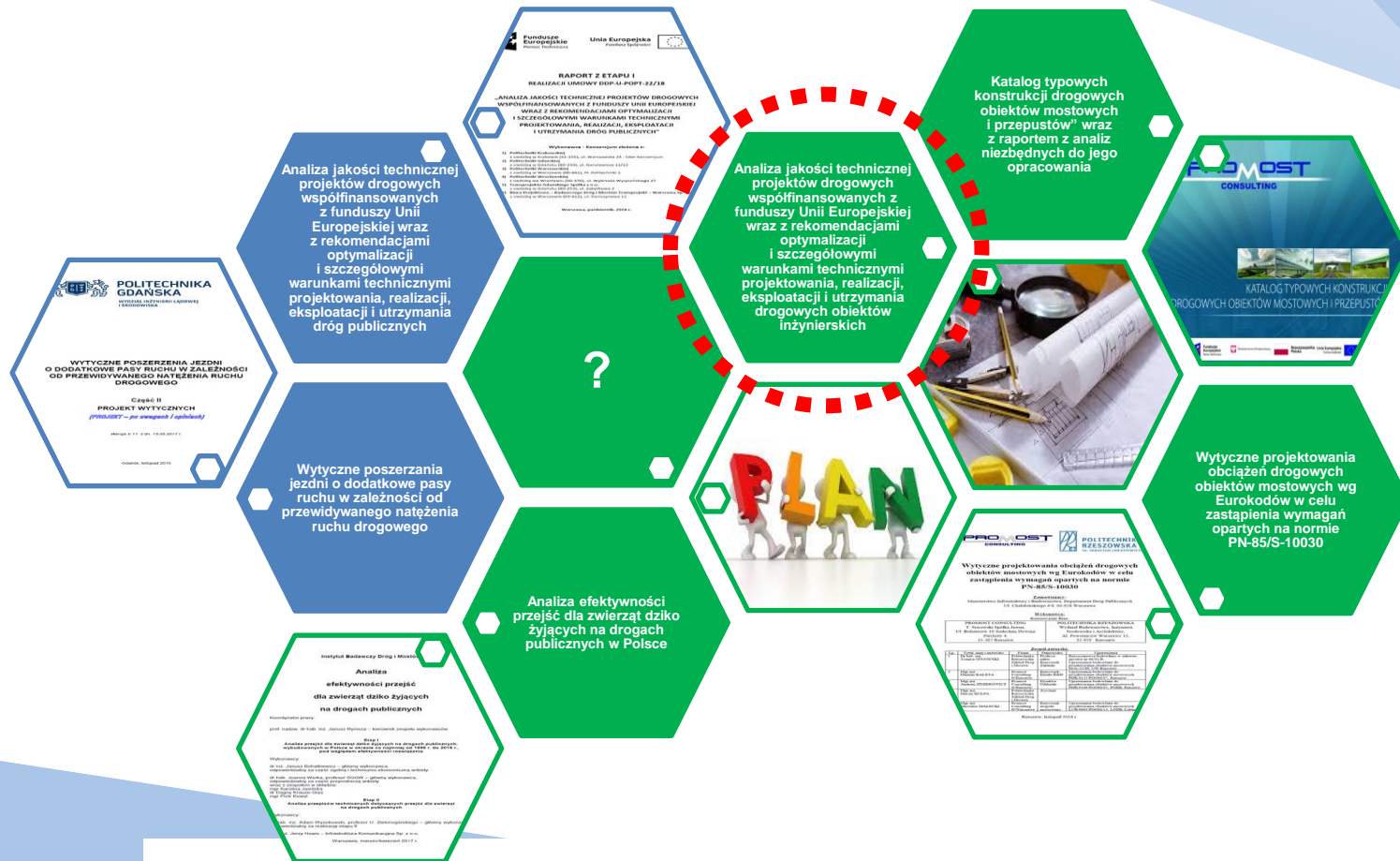
Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich



**Instytut
Badawczy
Dróg i Mostów**

1. Analiza rozwiązań projektowych przyjętych dla dotychczas wybudowanych lub będących w trakcie realizacji obiektach oraz propozycja ich optymalizacji
2. Projekt nowelizacji rozporządzenia dot. ewidencji obiektów w zakresie konstrukcji oporowych
3. Projekt nowego rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla drogowych obiektów inżynierskich wraz z szeregiem wytycznych:



**Fundusze
Europejskie**
Pomoc Techniczna



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich



**Instytut
Badawczy
Dróg i Mostów**

Oddzielne opracowania	Firma
Wytyczne obliczania światła mostów i przepustów drogowych	PW
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania tuneli drogowych, w tym zabezpieczeń przeciwpożarowych	AC ARDOR
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów powiązania drogowych obiektów inżynierskich z warunkami terenowymi	Mosty Wrocław
Katalog typowych elementów i urządzeń wyposażenia drogowych obiektów inżynierskich	IBDiM TRAKT
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów i urządzeń ochrony środowiska na drogowych obiektach inżynierskich	EKKOM
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych drogowych obiektów inżynierskich	IBDiM
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania zabezpieczenia antykorozyjnego elementów betonowych drogowych obiektów inżynierskich	IBDiM
Wytyczne projektowania, realizacji i utrzymania elementów i urządzeń niezwiązanych z prowadzeniem ruchu drogowego po obiektach inżynierskich	Infra-kom
Wytyczne oceny stanu technicznego drogowych obiektów inżynierskich	Uniplan
Pełne powiązanie wymagań technicznych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich z technologią BIM	CADMost
Powiązanie wymagań technicznych dotyczących drogowych obiektów inżynierskich z narzędziami cyfrowymi	CADMost



**Fundusze
Europejskie**
Pomoc Techniczna



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Fundusz Spójności





Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych



Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki

1. Analiza rozwiązań projektowych przyjętych dla dotychczas wybudowanych lub będących w trakcie realizacji dróg publicznych oraz propozycja ich optymalizacji
2. Projekt nowego rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla dróg publicznych wraz z szeregiem wytycznych:



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych



Politechnika Krakowska
im. Tadeusza Kościuszki

1. Szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania **skrzyżowań drogowych i rond**, w tym rond turbinowych, wraz z katalogiem typowych, powtarzalnych rozwiązań,
2. Szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania **węzłów** wraz z katalogiem typowych, powtarzalnych rozwiązań,
3. Szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania **elementów dróg przeznaczonych do ruchu pieszych** (w tym przejść dla pieszych) wraz z katalogiem typowych, powtarzalnych rozwiązań, zawierające również szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania systemu oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących oraz osób o ograniczonych możliwościach poruszania się,
4. Szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania **elementów dróg przeznaczonych do ruchu rowerów** (w tym przejazdów dla rowerzystów) wraz z katalogiem typowych, powtarzalnych rozwiązań;
5. Szczegółowe wymagania techniczne i zasady projektowania **odcinków dróg zamiejskich**;
6. Wytyczne **utrzymania dróg samorządowych**;
7. Katalog **nawierzchni specjalnych**;



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



KIEDY?

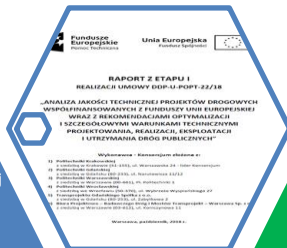
2021 r.



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych

Wytczne poszerzenia jezdni o dodatkowe pasy ruchu w zależności od przewidywanego natężenia ruchu drogowego

Instytut Badawczy Dróg i Mostów
Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych
Konsultant: gmina...
Zgodnie z rozporządzeniem...
Analiza przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych...
Analiza przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych...
Analiza przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych...



Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania drogowych obiektów inżynierskich



Analiza efektywności przejazdów dla zwierząt dziko żyjących na drogach publicznych w Polsce

Katalog typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów wraz z raportem z analizy niezbędnych do jego opracowania



Wytczne projektowania obciążeń drogowych obiektów mostowych wg Eurokodów w celu zastąpienia wymagań opartych na normie PN-85/S-10030



C.2
Katalog typowych
konstrukcji
drogowych obiektów
mostowych
i przepustów

*Część II –
Podstawowe
wiadomości
o drogowych
obiektach
mostowych*



C.3
Oszacowanie
potencjalnych
oszczędności
wynikających
z zastosowania
katalogu

C.1
**Katalog typowych
konstrukcji
drogowych
obiektów
mostowych
i przepustów**
**Część I –
Kształtowanie
konstrukcji**

A.1

Charakterystyka katalogów krajowych

A.2

Charakterystyka katalogów
zagranicznych

B

Ocena obiektów mostowych wybudowanych
w Polsce po 2008 r.



**Fundusze
Europejskie**
Pomoc Techniczna



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Fundusz Spójności





KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI DROGOWYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH I PRZEPUSTÓW







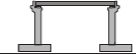


CZĘŚĆ I. KSZTAŁTOWANIE KONSTRUKCJI

Spis treści




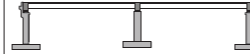
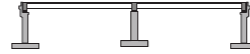
- 1 Wprowadzenie**
- 2 Zawartość i zakres stosowania katalogu**
 - 2.1 Zawartość katalogu
 - 2.2 Zakres stosowania katalogu
- 3 Procedura wyboru rodzaju obiektu mostowego**
 - 3.1 Cel procedury
 - 3.2 Zakres procedury
 - 3.3 Opis szczegółowy procedury
 - 3.4 Podsumowanie
- 4 Zeszyty katalogowe**
 - Z.1 Przepusty prefabrykowane i małe mosty z betonu monolitycznego
 - Z.2 Obiekty ramownicowe z prefabrykatów żelbetonowych
 - 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
- 5 Opis praktycznego zastosowania katalogu**
- 6 Piśmiennictwo**

TAB.2-1. ZESTAWIENIE TYPOWYCH KOSTRUKCJI OBIEKTÓW MOSTOWYCH W KATALOGU


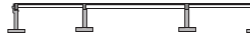
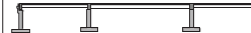
KONSTRUKCJE JEDNOPRZĘŚŁOWE

LP	ROZPIĘTOŚĆ PRZESŁA	1 - 5 m	5 - 20m	20 - 30 m	30 - 40 m
1	TYPOWE OBIEKTY MONOLITYCZNE	schemat: ramownicowy konstrukcja: żelbetowa rama monolityczna 	schemat: ramownicowy konstrukcja: żelbetowa rama monolityczna 	schemat: swobodnie podparty konstrukcja: sprężona belkowa monolityczna 	schemat: swobodnie podparty konstrukcja: sprężona belkowa monolityczna 
2	TYPOWE OBIEKTY CZĘŚCIOWO PREFABRYKOWANE		schemat: swobodnie podparty konstrukcja: belka typu „odwrotna T” 9/12/15/ + płyta monolityczna 	schemat: ramownicowy konstrukcja: zespolona - dźwigary walcowane + płyta monolityczna  schemat: swobodnie podparty konstrukcja: belka typu T 21/24/27/ + płyta monolityczna 	
3	TYPOWE OBIEKTY PREFABRYKOWANE	schemat: ramownicowy konstrukcja: przepusty prefabrykowane: żelbetowe skrzynkowe, rurowe; stalowe łukowo-kolowe 	schemat: ramownicowy konstrukcja: żelbetowe elementy prefabrykowane; obiekty gruntowo-powłokowe blach falistych 		

KONSTRUKCJE DWUPRZĘŚŁOWE

4	TYPOWE OBIEKTY MONOLITYCZNE		schemat: ramownicowy konstrukcja: żelbetowa płyta monolityczna 	schemat: ciągły konstrukcja: sprężona belka monolityczna 	schemat: ciągły konstrukcja: sprężona belka monolityczna 
5	TYPOWE OBIEKTY CZĘŚCIOWO PREFABRYKOWANE		schemat: ciągły konstrukcja: belka typu T 15/18/ + płyta monolityczna 	schemat: ciągły, konstrukcja: belka typu T 21/24/27/ + płyta monolityczna 	

KONSTRUKCJE WIELOPRZĘŚŁOWE

6	TYPOWE OBIEKTY MONOLITYCZNE			schemat: ciągły konstrukcja: sprężona belka monolityczna 	
7	TYPOWE OBIEKTY CZĘŚCIOWO PREFABRYKOWANE			schemat: ciągły konstrukcja: belka typu T 21/24/27/ + płyta monolityczna 	schemat: ciągły konstrukcja: zespolona - dźwigary walcowane + płyta monolityczna 

4 Zeszyty katalogowe

W niniejszym punkcie przedstawiono szczegóły konstrukcji typowych drogowych obiektów mostowych, przepustów oraz kładek dla pieszych będących przedmiotem katalogu. Poszczególne zeszyty składają się z części opisowej oraz graficznej.

Celem prezentowanych zeszytów jest:

- typizacja drogowych obiektów mostowych,
- ujednolicenie konstrukcyjno-materiałowe drogowych obiektów mostowych,
- dostosowanie drogowych obiektów mostowych do wymagań zharmonizowanych norm europejskich,
- zapewnienie wymaganej 100-letniej trwałości drogowych obiektów mostowych przez zastosowanie odpowiednich rozwiązań konstrukcyjno-materiałowych,
- zapewnienie wymaganego poziomu niezawodności drogowych obiektów mostowych przez zapewnienie stosowania zharmonizowanych norm europejskich w procesie ich projektowania i budowy,
- optymalizacja kosztów utrzymania drogowych obiektów mostowych w cyklu życia.

Spis rysunków zawartych w poszczególnych zeszytach

Z.1. PRZEPUSTY PREFABRYKOWANE I MAŁE MOSTY Z BETONU MONOLITYCZNEGO

- Z1-1 Typowy przekrój podłużny obiektu
- Z1-2 Typowe przepusty prefabrykowane kołowe
- Z1-3 Typowe przepusty prefabrykowane kwadratowe
- Z1-4 Typowe przepusty prefabrykowane dwuczęściowe
- Z1-5 Typowe małe mosty z betonu monolitycznego
- Z1-6 Rysunek typowych elementów prefabrykowanych

Z.2. OBIEKTY RAMOWNICOWE Z PREFABRYKATÓW ŻELBETOWYCH

- Z2-A/S Typowe przekroje poprzeczne obiektu w ciągu drogi klasy A i S
- Z2-GP/G/Z Typowe przekroje poprzeczne obiektu w ciągu drogi klasy G, GP, Z
- Z2-L/D Typowe przekroje poprzeczne obiektu w ciągu drogi klasy L, D
- Z2-L6 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 6,5 m
- Z2-L8 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 8,0 m
- Z2-L10 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 10,5 m

- Z2-L11 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 10,95 m
- Z2-L13 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 13,0 m
- Z2-LK16 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 16,5 m
- Z2-LK10 Typowy przekrój podłużny obiektu o rozpiętości w świetle 10,0 m
- Z2-2W Typowe węzły-zasady zbrojenia

Z.3. OBIEKTY GRUNTOWO-POWŁOKOWE Z BLACH FALISTYCH

- Z3-PR-P Typowy przekrój podłużny przepustu z blachy falistej
- Z3-PR-PP Typowy przekrój poprzeczny przepustu z blachy falistej
- Z3-PR-0/S Typowe konstrukcje z blachy falistej o przekroju zamkniętym o rozpiętości do 5 m
- Z3-PR-5 Typowe konstrukcje z blachy falistej o przekroju zamkniętym o rozpiętości powyżej 5 m
- Z3-A/S Typowy przekrój podłużny obiektu z blachy falistej w ciągu drogi klasy A i S
- Z3-G/GP/Z Typowy przekrój podłużny obiektu z blachy falistej w ciągu drogi klasy G/GP/Z
- Z3-L/D Typowy przekrój podłużny obiektu z blachy falistej w ciągu drogi klasy L/D
- Z3-V/SC Typowe konstrukcje z blachy falistej o przekroju otwartym
- Z3-SC-B Typowe konstrukcje z blachy falistej o ustroju ramowym

Z.4. OBIEKTY RAMOWNICOWE Z BETONU MONOLITYCZNEGO

- Z4-RPD Typowy przekrój podłużny obiektu nad skrajnią drogową
- Z4-RPK Typowy przekrój podłużny obiektu nad skrajnią kolejową
- Z4-RA Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy A
- Z4-RS Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy S
- Z4-RG/GP Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy G/GP
- Z4-RZ Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy Z
- Z4-RL Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy L
- Z4-RD Typowy przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy D
- Z4-RW Typowe węzły ramy - zasady zbrojenia

Z.5. OBIEKTY BELKOWE Z PREFABRYKATÓW STRUNOBETONOWYCH

- Z5-P Typowe przekroje podłużne obiektów
- Z5-PA Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
- Z5-2PA Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
- Z5-WPA Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
- Z5-PS Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
- Z5-2PS Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
- Z5-WPS Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
- Z5-PG/GP Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP

Z5-2PG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z5-WPG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z5-PZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z5-2PZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z5-WPZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z5-PL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z5-2PL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z5-WPL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z5-PD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z5-2PD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z5-WPD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z5-WPP	Typowy schemat oparcia belek na podporach
Z5-W	Typowe rozwiązania poprzeczne – zasady zbrojenia

Z.6. OBIEKTY RAMOWNICOWE I BELKOWE ZE STALOWYCH BELEK WALCOWANYCH

Z6-WP	Typowy przekrój podłużny obiektu wieloprzęsłowego
Z6-WA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
Z6-WS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
Z6-WG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z6-WZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z6-WL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z6-WD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z6-RPD	Typowy przekrój podłużny obiektu ramowego nad skrajnią drogową
Z6-RPK	Typowy przekrój podłużny obiektu ramowego nad skrajnią kolejową
Z6-RA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy A
Z6-RS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy S
Z6-RG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z6-RZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy Z
Z6-RL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy L
Z6-RD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu ramowego w ciągu drogi klasy D
Z6-KP	Typowy przekrój podłużny kładki dla pieszych
Z6-K	Typowy przekrój poprzeczny kładki dla pieszych
Z6-WPK	Typowa poprzecznicza końcowa
Z6-WPU	Typowa poprzecznicza uciągająca
Z6-WR	Typowy węzeł ramy

Z.7. OBIEKTY BELKOWE Z BETONU SPRĘŻONEGO

Z7-P	Typowe przekroje podłużne obiektów
Z7-PA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
Z7-2-1PA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
Z7-2-2PA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
Z7-WPA	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy A
Z7-PS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
Z7-2-1PS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy S

Z7-2-2PS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
Z7-WPS	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy S
Z7-PG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z7-2-1PG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z7-2-2PG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z7-WPG/GP	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy G/GP
Z7-PZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z7-2-1PZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z7-2-2PZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z7-WPZ	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy Z
Z7-PL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z7-2-1PL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z7-2-2PL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z7-WPL	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy L
Z7-PD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu jednoprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z7-2-1PD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z7-2-2PD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu dwuprzęsłowego w ciągu drogi klasy D
Z7-WPD	Typowy przekrój poprzeczny obiektu wieloprzęsłowego w ciągu drogi klasy D

Z.8. PRZYZCZÓŁKI MOSTOWE

Z8-PH9	Typowy przyczółek masywny trzyłożyskowy o wysokości $h = 9$ m
Z8-PH10	Typowy przyczółek masywny trzyłożyskowy o wysokości $h = 10$ m
Z8-PH11	Typowy przyczółek masywny trzyłożyskowy o wysokości $h = 11$ m
Z8-P2H9	Typowy przyczółek masywny dwułożyskowy o wysokości $h = 9-11$ m
Z8-P2H11	Typowy przyczółek masywny dwułożyskowy o wysokości $h = 11$ m
Z8-PK	Typowy przyczółek kładki dla pieszych
Z8-SM	Typowe skrzydło żelbetonowe monolityczne

Z.9. FILARY MOSTOWE

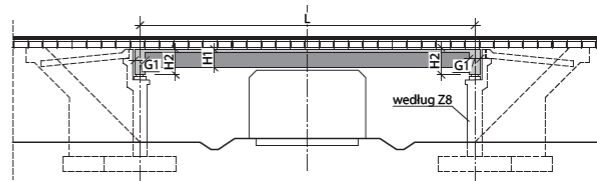
Z9-FP1	Typowy filar pełnościenny trzy łożyskowy o wysokości $h = 7$ m
Z9-FP2	Typowy filar pełnościenny trzy łożyskowy o wysokości $h = 8$ m
Z9-FP3	Typowy filar pełnościenny dwu łożyskowy o wysokości $h = 7$ m
Z9-FS1	Typowy filar trzy słupowy o wysokości $h = 7$ m
Z9-FS2	Typowy filar trzy słupowy o wysokości $h = 8$ m
Z9-FS3	Typowy filar dwu słupowy o wysokości $h = 7$ m
Z9-FSK	Typowy filar kładki dla pieszych

Wymiary elementów			
Rozpiętość obiektu	Typ belki	Wysokość konstrukcyjna	Wysokość poprzecznic
L [m]	-	H1 [m]	H2 [m]
Obiekty jednoprzęsłowe (L)			
26	T27	1.34	1.84
23	T24	1.24	1.74
20	T21	1.14	1.64
17	T18	0.99	1.49
14	115	0.77	1.27
11	112	0.67	1.17
8	112	0.67	1.17
Obiekty dwuprzęsłowe (L + L)			
27+27	T27	1.34	1.84
24+24	T24	1.24	1.74
21+21	T21	1.14	1.64
18+18	T18	0.99	1.49
15+15	115	0.77	1.27
Obiekty trójpłaszczyńne (L1 + L2 + L1)			
24+27+24	T24, T27	1.34	1.84
21+24+21	T21, T24	1.24	1.74
18+21+18	T18, T21	1.14	1.64

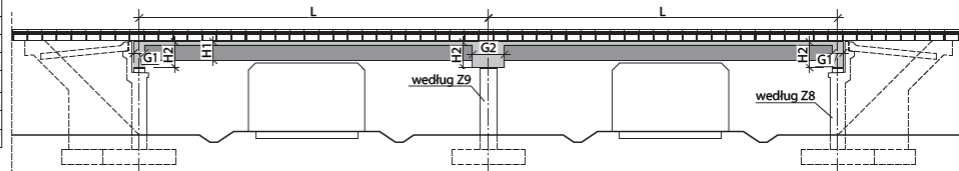
UWAGI I WYJAŚNIENIA.

1. Rysunek czytać łącznie z rysunkiem rozwiązań szczegółowych Z5-WPP.
2. Grubość płyty pomostu wynosi 0,21 m w obiektach z belek T1 i 0,12 m w obiektach z belek 1.
3. Szerokość poprzecznic wynosi: G1 = 0,75 m oraz G2 = 2,20 m, odpowiednio dla poprzecznic na podporach skrajnych i pośrednich.
4. Wysokość poprzecznic w każdym przypadku jest większa o 0,5 m od wysokości belki.

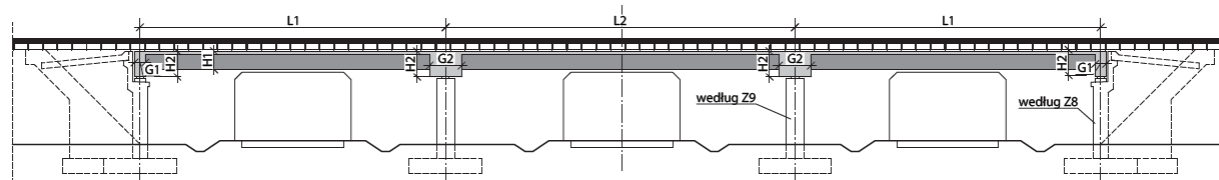
Przekrój podłużny obiektu jednoprzęsłowego - schemat



Przekrój podłużny obiektu dwuprzęsłowego - schemat



Przekrój podłużny obiektu trójpłaszczyńnego - schemat



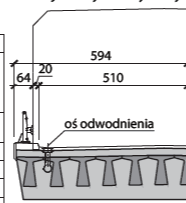
Z5-P

 TYPowe PRZKROJE PODŁUŻNE OBIEKTÓW

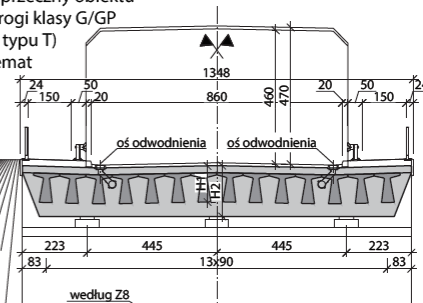
Zużycie materiałów (przekrój symetryczny)							
Rozpiętość obiektu	Typ belki	Powierzchnia obiektu	Całkowita objętość betonu	Beton	Zbrojenie	Stal sprężająca	
[m]	-	[m ²]	[m ³]	[m ³ /m ²]	[kg/m ²]	[kg/m ²]	[kg/m ²]
Obiekty jednoprzęsłowe							
26	T27	362	266	0.74	79	107	27
23	T24	322	225	0.70	78	111	23
20	T21	281	185	0.66	74	113	19
17	T18	241	144	0.60	73	122	17
14	±15	201	177	0.88	81	93	26
11	±12	161	128	0.80	80	101	21
8	±12	121	111	0.92	88	95	21

Liczba belek w przekroju: 14

Przekrój niesymetryczny



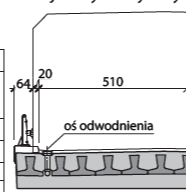
Przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy G/GP (belki typu T) - schemat



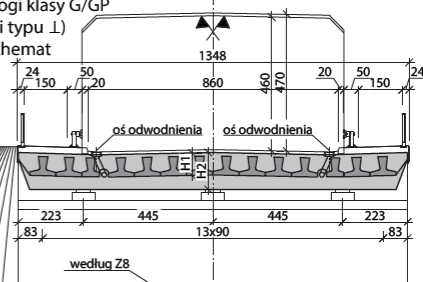
Zużycie materiałów (przekrój niesymetryczny)							
Rozpiętość obiektu	Typ belki	Powierzchnia obiektu	Całkowita objętość betonu	Beton	Zbrojenie	Stal sprężająca	
[m]	-	[m ²]	[m ³]	[m ³ /m ²]	[kg/m ²]	[kg/m ²]	[kg/m ²]
Obiekty jednoprzęsłowe							
26	T27	319	242	0.76	81	106	28
23	T24	283	204	0.72	79	110	24
20	T21	248	168	0.68	76	112	20
17	T18	212	130	0.61	75	122	18
14	±15	177	156	0.88	82	93	28
11	±12	142	113	0.80	83	104	22
8	±12	106	98	0.92	90	98	22

Liczba belek w przekroju: 13

Przekrój niesymetryczny



Przekrój poprzeczny obiektu w ciągu drogi klasy G/GP (belki typu L) - schemat



UWAGI I WYJAŚNIENIA

1. Rysunek czytać łącznie z rysunkiem rozwiązań szczegółowych Z5-WPP.

TYPY PRZEKROJÓW POPRZECZNYCH OBIEKTÓW JEDNOPRZĘSŁOWYCH W CIĄGU DROGI KLASY G/GP

Z5-PG/GP



KATALOG TYPOWYCH KONSTRUKCJI DROGOWYCH OBIEKTÓW MOSTOWYCH I PRZEPUSTÓW

CZĘŚĆ II. PODSTAWOWE WIADOMOŚCI O DROGOWYCH OBIEKTACH MOSTOWYCH

Spis treści

1	Wprowadzenie
2	Definicje i pojęcia
3	Klasyfikacje drogowych obiektów mostowych i przepustów
3.1	Podstawowe elementy obiektów mostowych i przepustów
3.2	Kryteria klasyfikacji obiektów mostowych
4	Podstawowe materiały konstrukcyjne
4.1	Beton konstrukcyjny
4.2	Stal zbrojeniowa
4.3	Stal sprężająca
4.4	Stal konstrukcyjna (walcowana)
5	Podstawowe elementy wyposażenia drogowych obiektów mostowych
5.1	Łożyska
5.2	Urządzenia i przykrycia dylatacyjne
5.3	Odwodnienie obiektów mostowych
5.4	Kapy betonowe i deski gzymsowe
5.5	Balustrady i bariery ochronne
5.6	Płyty przejściowe
6	Potencjalne uszkodzenia drogowych obiektów mostowych
6.1	Przepusty
6.2	Przęsła betonowe monolityczne
6.3	przęsła betonowe prefabrykowane
6.4	przęsła stalowo – betonowe
6.5	Betonowe podpory mostów
6.6	Elementy wyposażenia
6.7	Izolacja płyty
6.8	Nawierzchnia jezdni
6.9	Nawierzchnia chodnika
7	Instrukcja utrzymania drogowych obiektów mostowych
7.1	Książka Obiektu Mostowego
7.2	System przeglądów drogowych obiektów mostowych
7.3	Podstawowe prace utrzymaniowe
8	Szacunek kosztów drogowych obiektów mostowych w cyklu życia
8.1	Koszt w cyklu życia
8.2	Uproszczony przykład analizy LCCA
9	Piśmiennictwo

PODRĘCZNIK PROJEKTOWANIA OBIEKTÓW

W dniu 30 sierpnia 2019 r. MI podpisało z firmą PROMOST CONSULTING umowę na opracowanie podręcznika pt. „**Projektowanie obiektów mostowych według Eurokodów w praktyce**”.

Będzie to praktyczny zbiór działań „krok po kroku”, pokazujący w przystępny sposób, na konkretnych przykładach, procedurę projektowania obiektów mostowych według Eurokodów, w tym zawierający przede wszystkim przykłady obliczeń niezbędnych do prawidłowego zaprojektowania obiektu.

Docelową grupę odbiorców podręcznika stanowić będą osoby pełniące samodzielne funkcje techniczne w budownictwie (przede wszystkim w specjalności mostowej), studenci uczelni technicznych na kierunkach związanych z budownictwem mostowym, przedstawiciele administracji drogowej, architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego.



Ministerstwo Infrastruktury

[O ministerstwie](#) [Co robimy](#) [Aktualności](#) [Załatw sprawę](#)[Kontakt](#)[Ministerstwo Infrastruktury](#) / [Strona główna](#) / [Wzorce i standardy](#)

Wzorce i standardy

Na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych 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. Wzorce i standardy przeznaczone są do dobrowolnego stosowania i stanowią uzupełnienie obligatoryjnych przepisów techniczno-budowlanych. Zanim zostanie podjęta decyzja o rekomendacji danego opracowania, przeprowadzane są konsultacje publiczne.

gov.pl/web/infrastruktura

Opracowania rekomendowane przez ministra

Opracowania w trakcie konsultacji

Pozostałe opracowania

Informacje o publikacji dokumentu

Opublikowano: 12.03.2019 15:49

Osoba publikująca: Jakub Dąbrowski

Zmodyfikowano: 12.03.2019 15:49

Osoba modyfikująca: Jakub Dąbrowski



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ!



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Departament Dróg Publicznych
ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa
tel: +48 22 630 17 00, fax: +48 22 630 19 09
e-mail: sekretariatDDP@mi.gov.pl
gov.pl/web/infrastruktura