

Warszawa, dnia 7 października 2025 r.

Poz. 1352

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 25 września 2025 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych

Na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418 i 1080) zarządza się, co następuje:

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

- 1) uchyla się § 3;
- 2) w § 4:
 - a) w pkt 4 skreśla się wyrazy „na drodze o dwóch jezdniach przeznaczonych do ruchu w przeciwnych kierunkach wyznacza się dwie jezdnie główne oddzielnie dla każdego kierunku ruchu;”,
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) jezdnia dodatkowa – jezdnię niebędącą jezdnią główną, jezdnią zbierająco-rozprowadzającą, jezdnią łącznicą ani jezdnią manewrową;”,
 - c) po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) jezdnia manewrowa – jezdnię w ramach miejsca obsługi podróżnych, miejsca dla służb, obwodu utrzymania drogi, parkingu lub zatoki postojowej oddzielonej od jezdni głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicą lub jezdni zbierająco-rozprowadzającej;”,
 - d) w pkt 18 po wyrazie „stany” dodaje się wyraz „graniczne”,
 - e) po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

„20a) skrzyżowanie – skrzyżowanie w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889);”,
- 3) w § 9 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Projektując drogę, w odpowiednim zakresie uwzględnia się ryzyka i oddziaływania wynikające ze zmiany klimatu, w szczególności związane z ulewnymi deszczami, powodzią, suszami, falami upałów, bardzo silnym wiatrem lub osuwiskami.”;
- 4) w § 13 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) dla klasy GP:
 - a) o dwóch jezdniach głównych – standardowo 110 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 100, 90 lub 80 km/h,
 - b) o jednej jezdni głównej – standardowo 100 km/h, w trudnych warunkach dopuszcza się 90 lub 80 km/h;”,

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

- 5) w § 15 ust. 7 otrzymuje brzmienie:
„7. Jezdnia dodatkowa może być zaprojektowana wyłącznie na drodze klasy A, S, GP, G i Z. Jezdnia ta powinna spełniać warunki określone dla jezdni drogi klasy D, L lub Z.”;
- 6) w § 16 w ust. 2 w zdaniu pierwszym wyrazy „strefę bez przeszkód” zastępuje się wyrazami „strefy bez przeszkód, które mogą na siebie zachodzić”;
- 7) w § 17 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. Szerokość pasa ruchu na łuku kołowym w planie powinna umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego. W przypadku jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu szerokości tych pasów na łuku kołowym w planie powinny umożliwiać przejeżdżanie obok siebie pojazdów miarodajnych z zachowaniem bezpiecznej odległości między tymi pojazdami.”;
- 8) w § 20 w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia wyraz „projektowej” zastępuje się wyrazami „do projektowania”;
- 9) w § 23:
a) w ust. 4 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Dopuszcza się inne rozwiązania w miejscu pobocza i w miejscu opaski wewnętrznej, pod warunkiem że jezdnia ulicy zostanie ograniczona wyniesionym krawężnikiem, a ruch pieszych będzie odbywał się po drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów albo na ulicy będzie obowiązywał zakaz ruchu pieszych.”;
b) w ust. 10 w pkt 5 skreśla się wyrazy „, jeżeli nie zaprojektowano części pobocza o nawierzchni twardej”;
- 10) w § 26:
a) w ust. 1 w zdaniu pierwszym wyraz „strefę” zastępuje się wyrazem „strefy”,
b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie w strefie bez przeszkód drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli poziom ryzyka wystąpienia negatywnych skutków ciężkich wypadków i kolizji drogowych związanych z niekontrolowanym zjechaniem pojazdu z jezdni jest niski.”;
- 11) w § 28 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
„5. W strefie zamieszkania ruch pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch prowadzi się po jezdni ulicy.”;
- 12) w § 34:
a) w ust. 1 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego”,
b) ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie nie więcej niż jednego pasa ruchu w jednym kierunku, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.
3. Na jezdni projektuje się przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h i nie można zaprojektować przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej oraz jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h i nie więcej niż 70 km/h.”,
c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Dopuszcza się zaprojektowanie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej na wlocie i wylocie ronda turbinowego, jeżeli prędkość dopuszczalna wynosi nie więcej niż 50 km/h, a przejście umożliwia przekroczenie nie więcej niż dwóch pasów ruchu, niezależnie od liczby pasów ruchu dla rowerów, których przekroczenie umożliwia to przejście.”,
d) w ust. 4 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska tramwajowego”;
- 13) w § 36 w ust. 1:
a) w zdaniu pierwszym wyraz „mniejszej” zastępuje się wyrazem „mniejszą”,
b) w zdaniu drugim po wyrazie „zmniejszenie” dodaje się wyraz „jej”;
- 14) w § 45:
a) w ust. 1 wyraz „drogi” zastępuje się wyrazami „jezdni lub torowiska tramwajowego”,
b) w ust. 4 uchyla się zdanie drugie;

- 15) w § 50 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) drodze zamiejskiej klasy GP, G lub Z o jednej jezdni głównej, na której prędkość do projektowania wynosi nie mniej niż 80 km/h, lub o dwóch jezdniach głównych;”;
- 16) w § 52 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:
„6. Parametry geometryczne jezdni manewrowej powinny umożliwiać przejazd i wykonywanie manewrów pojazdom, do których ruchu jezdnia ta jest przeznaczona.”;
- 17) w § 54 w ust. 3 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Dopuszcza się usytuowanie wyjazdu i wjazdu obok siebie, przy czym usytuowane obok siebie wyjazd zwykły i wjazd zwykły rozdziela się wyspą kanalizującą ruch.”;
- 18) w § 55 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
„1a. Na drodze zamiejskiej klasy GP o jednej dwukierunkowej jezdni głównej dopuszcza się zaprojektowanie zjazdu zwykłego z jezdni głównej w miejscu zjazdu dotychczas istniejącego, pod warunkiem że natężenie ruchu pojazdów na zjeździe jest bardzo małe.”;
- 19) w § 56 w ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Jeżeli zjazd jest przeznaczony do jednoczesnego ruchu pojazdów w przeciwnych kierunkach, jego parametry geometryczne powinny dodatkowo umożliwiać przejazd pojazdu miarodajnego z zachowaniem bezpiecznej odległości między wymijającymi się pojazdami.”;
- 20) w § 58:
a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:
„4. W trudnych warunkach dopuszcza się zaprojektowanie skrzyżowania w sposób umożliwiający przejazd pojazdu miarodajnego, który jest pojazdem transportu zbiorowego, z utrudnieniami dla ruchu innych pojazdów.”;
b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
„5. Projektując skrzyżowanie, uwzględnia się, jeżeli jest to uzasadnione, możliwość przejazdu pojazdu, który jest większy niż pojazd miarodajny określony dla drogi i porusza się po niej sporadycznie, z utrudnieniami dla ruchu innych pojazdów.”;
- 21) w § 78:
a) w ust. 4 wyraz „większej” zastępuje się wyrazem „większą”,
b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:
„7. Poszczególne skrajnie mogą się ze sobą stykać, natomiast nie mogą na siebie zachodzić, z wyjątkiem skrajni jezdni i tramwajowej skrajni budowl na torowisku wspólnym z jezdnią, skrajni stref bez przeszkód w pasie dzielącym oraz skrajni strefy bez przeszkód i skrajni chodnika, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, jeżeli droga dla pieszych, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów jest projektowana w strefie bez przeszkód.”;
- 22) w § 81 w ust. 1:
a) w pkt 1 skreśla się wyrazy „głównej, jezdni dodatkowej, jezdni łącznicy, jezdni zbierająco-rozprowadzającej, jezdni manewrowej”,
b) w pkt 4 skreśla się wyraz „zapewnione”;
- 23) w § 83 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Zwieńczenia studzienek włazowych i inspekcyjnych oraz wpustów ściekowych sytuowane w trudnych warunkach w jezdni projektuje się poza pasem przejazdu kół pojazdów, przy czym na ulicy klasy D dopuszcza się ich zaprojektowanie w pasie przejazdu kół pojazdów.”;
- 24) w § 88 w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „szerokość strefy” zastępuje się wyrazem „strefę”;
- 25) w § 92 po wyrazach „Na drodze stosuje” dodaje się wyraz „się”;
- 26) w § 97 w ust. 3 wyraz „studni” zastępuje się wyrazem „studzienek”;
- 27) w § 103 uchyla się ust. 1;
- 28) w załączniku nr 1 do rozporządzenia pod tabelą w objaśnieniu 2 skreśla się wyrazy „(z uwzględnieniem lusterek itp., jeżeli są one przymocowane w sposób nieruchomy)”;

29) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:

a) w ust. 9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W drogowych urządzeniach przeciwhałasowych, które mają długość większą niż 400 m, projektuje się wyjścia awaryjne, każde o szerokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 1,20 m i wysokości w świetle ościeżnicy nie mniejszej niż 2,00 m.”,

b) w ust. 14 wyrazy „które jest zaopatrzone” zastępuje się wyrazami „który jest zaopatrzony”,

c) w ust. 19 w pkt 1 po wyrazach „po obu stronach” dodaje się wyrazy „drogi, po stronie pasa awaryjnego przy”,

d) w ust. 30 skreśla się wyrazy „co najmniej”,

e) w ust. 61:

– zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W tunelu hydranty zewnętrzne umieszcza się we wnękach jego ściany bocznej lub w innych niszach w ścianie bocznej ukształtowanych w sposób zabezpieczający hydranty przed uszkodzeniem mechanicznym w wyniku najechania przez pojazd.”,

– dodaje się zdanie trzecie w brzmieniu:

„Umieszczenie hydrantów zewnętrznych w tunelu następuje w sposób umożliwiający podłączenie węży pożarniczych.”,

f) w ust. 65 skreśla się wyrazy „zgodnymi z Polskimi Normami dotyczącymi znaków”,

g) w ust. 74 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

– stosuje się przepisy rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, z tym że dopuszcza się stosowanie § 13 ust. 1 pkt 3, § 15 ust. 7, § 17 ust. 5, § 34 ust. 2 i 3, § 83 ust. 6 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym oraz stosowanie ust. 9 i 74 pkt 3 załącznika nr 3 do rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu dotychczasowym, a także dopuszcza się niestosowanie § 9 ust. 1a rozporządzenia zmienianego w § 1.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 3, który wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*