



DZIENNIK URZĘDOWY

Ministra Infrastruktury

Warszawa, dnia 24 listopada 2025 r.

Poz. 44

ZARZĄDZENIE NR 29

MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 21 listopada 2025 r.

w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg o znaczeniu obronnym

Na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) w związku z § 4 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2023 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach (Dz. U. poz. 1660) zarządza się, co następuje:

§ 1. Drogi o znaczeniu obronnym buduje lub przebudowuje się zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 3 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 r. poz. 418, 1080 i 1535), uwzględniając dodatkowo wymagania techniczno-obronne, które określają parametry związane z:

- 1) klasą drogi,
- 2) szerokością pasa ruchu,
- 3) szerokością poboczy,
- 4) minimalnym promieniem łuku kołowego,
- 5) minimalnym promieniem krzywej wypukłej i wklęsłej niwelety jezdni,
- 6) minimalną wysokością skrajni jezdni,
- 7) klasą obciążenia pojazdami samochodowymi drogowego obiektu inżynierskiego

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).

- określone w tabeli nr 1 w załączniku nr 1 do zarządzenia.

§ 2. Zarządca drogi o oznaczeniu obronnym uzgadnia z terenowym organem administracji wojskowej punkty krytyczne, w których stosuje się parametry pojazdu miarodajnego określonego w tabeli nr 2 i na rysunku w załączniku nr 1 do zarządzenia.

§ 3. Zarządca drogi o znaczeniu obronnym uzgadnia z terenowym organem administracji wojskowej potrzebę i zakres zastosowania rozwiązań służących mobilności i kontrymobilności.

§ 4. Drogowe odcinki lotniskowe w ciągach dróg o znaczeniu obronnym projektuje się zgodnie z Normą Obronną dotyczącą nawierzchni drogowych odcinków lotniskowych.

§ 5. Miejsca obsługi podróżnych określone w wykazie dróg o znaczeniu obronnym lub ich odcinków, o którym mowa w art. 4a ust 2 ustawy, buduje lub przebudowuje się uwzględniając wymagania techniczno-obronne określone w załączniku nr 2 do zarządzenia.

§ 6.1. Do budowy lub przebudowy drogi o znaczeniu obronnym, jeżeli przed dniem wejścia w życie niniejszego zarządzenia:

- 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 wykonania innych robót budowlanych,
- 3) zostało wszczęte postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie projektu lub opracowanie projektu i wykonanie robót budowlanych

- stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Przez projekt, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się:

- 1) projekt budowlany - jeżeli do budowy lub przebudowy drogi o znaczeniu obronnym jest wymagane opracowanie projektu budowlanego;
- 2) projekt budowlany, projekt zagospodarowania działki lub terenu albo odpowiednio szkice lub rysunki - jeżeli do budowy lub przebudowy drogi publicznej o znaczeniu obronnym nie jest wymagane opracowanie projektu budowlanego.

§ 7. Traci moc zarządzenie Ministra Infrastruktury nr 21 z dnia 4 czerwca 2024 r. w sprawie wdrożenia wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg publicznych o znaczeniu obronnym (Dz. Urz. Min. Inf. poz. 28).

§ 8. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

Załączniki do zarządzenia Ministra
Infrastruktury nr 29 z dnia 21 listopada
2025 r. (Dz. Urz. MI poz. 44)

Załącznik nr 1

Tabela nr 1. Parametry drogi

Lp.	Parametr drogi	j.m.	Wymagania techniczno-obronne		
			PSDP ¹⁾	USDP ²⁾	
1	Klasa	-	A, S, GP, G	G	Z, L, D
2	Szerokość pasa ruchu na odcinku prostym	m	3,50 (3,75 ³⁾)	3,50 (3,00 lub 3,25) ⁴⁾	3,50 lub 3,25 lub 3,00 ⁵⁾
3	Szerokość pobocza	-	na drodze zamiejskiej klasy G lub Z o szerokości pasa ruchu wynoszącej 3,50 m projektuje częściowo o nawierzchni twardej (opaska zewnętrzna) i częściowo o nawierzchni gruntowej		
4	Minimalny promień łuku kołowego w planie jezdni (łuku poziomego)	m	25		
5	Minimalny promień krzywej wypukłej niwelety jezdni	m	1 500	600	
	Minimalny promień krzywej wklęsłej niwelety jezdni		1 000	600	
6	Minimalna wysokość skrajni jezdni	m	4,60 (5,00 ⁶⁾)		
7	Klasa obciążenia pojazdami samochodowymi drogowego obiektu inżynierskiego	-	I		

¹⁾ Podstawowa sieć dróg na potrzeby obronne państwa.

²⁾ Uzupełniająca sieć dróg na potrzeby obronne państwa.

³⁾ Dotyczy wyłącznie drogi klasy A.

⁴⁾ Dopuszcza się w trudnych warunkach po uzgodnieniu z terenowym organem administracji wojskowej.

⁵⁾ Określa terenowy organ administracji wojskowej.

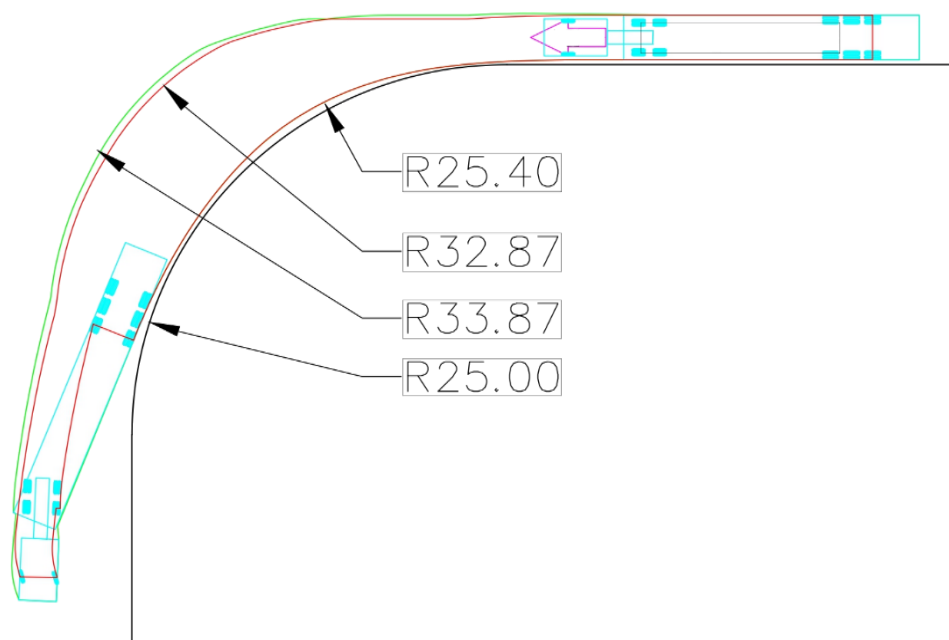
⁶⁾ Dotyczy wyłącznie drogi klasy A lub S.

Tabela nr 2. Parametry pojazdu miarodajnego

Długość pojazdu $L_{poj.}$	Szerokość pojazdu $W_{poj.}$	Zewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu	Minimalny zewnętrzny promień skrętu	Wewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu	Projektowy promień skrętu
25,030 m	3,672 m	33,870 m	32,870 m	25,400 m	25,000 m

Użyte w tabeli określenia oznaczają:

- 1) długość pojazdu $L_{poj.}$ – odległość między skrajnymi punktami pojazdu mierzona równolegle do jego osi podłużnej; definicję tę stosuje się również do pojazdów przegubowych składających się z minimum dwóch segmentów;
- 2) szerokość pojazdu $W_{poj.}$ – odległość między skrajnymi punktami poprzecznego obrysu mierzona równolegle do płaszczyzny jezdni;
- 3) zewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu – promień łuku kołowego wyznaczony przez skrajny, zewnętrzny element pojazdu, przy maksymalnym skrócie kół osi przedniej;
- 4) minimalny zewnętrzny promień skrętu – promień łuku kołowego wyznaczony przez skrajny, zewnętrzny ślad kół pojazdu, przy maksymalnym skrócie kół osi przedniej;
- 5) wewnętrzny promień korytarza wyjściowego ruchu – promień łuku kołowego wyznaczony przez skrajny, wewnętrzny element pojazdu, przy maksymalnym skrócie kół osi przedniej;
- 6) projektowy promień skrętu – minimalny promień wyokrąglenia do projektowania wewnętrznej krawędzi elementów infrastruktury drogowej, który wynika z korytarza ruchu danego pojazdu.

Rysunek. Korytarz ruchu pojazdu miarodajnego

Załącznik nr 2**WYMAGANIA TECHNICZNO-OBRONNE DO STOSOWANIA PRZY BUDOWIE LUB
PRZEBUDOWIE MIEJSC OBSŁUGI PODRÓŻNYCH (MOP)**

1. MOP oraz jego połączenie z jezdnią główną projektuje się w sposób umożliwiający ruch oraz postój pojazdu miarodajnego.

2. Postój pojazdu miarodajnego zapewnia się poprzez wydzielenie placu postojowego w ramach stanowisk postojowych dla samochodów cywilnych, o minimalnej szerokości 40 m i długości 150 m.

3. Plac postojowy powinien być pozbawiony przeszkód, w szczególności w postaci konstrukcji wsporczych urządzeń do oświetlenia, roślinności, znaków pionowych oraz krawężników wyniesionych ponad 8 cm ponad poziom powierzchni przeznaczonej do ruchu lub postoju pojazdów.

4. MOP wyposaża się w szczególności w:

- 1) skrzynki elektryczne z minimum 4 gniazdami z zasilaniem 230V w odległościach co 50 m;
- 2) skrzynki elektryczne z minimum 2 gniazdami z zasilaniem 380V w odległościach co 50 m;
- 3) minimum 4 gniazda z zasilaniem 24V AC w odległościach co 50 m;
- 4) listwy uziemiające.