



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.054.5.2026

Warszawa, 01 października 2026 r.

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19786 Posła na Sejm RP pana Henryka Smolarza z dnia 16 września 2026 r. (data wpływu – 17 września 2026 r.), przedstawiam następujące stanowisko.

Zgodnie z § 2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352), dalej „PTB”, przepisy rozporządzenia stosuje się do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych tych dróg. Dalej, w myśl § 12 ust. 3 pkt 4 PTB, droga gminna w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, powinna mieć standardowo klasę D lub L, dopuszcza się klasę Z, G lub GP. Zgodnie z § 17 ust. 1 pkt 7 PTB dla drogi klasy D, czyli klasy najniższej, szerokość pasa ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu wynosi standardowo 2,50 m, dopuszcza się 2,75, 3,00, 3,25 lub 3,50 m, a w trudnych warunkach 2,25 m.

Z powyższego wynika, że najmniejsza możliwa szerokość jezdni o dwóch pasach ruchu wynosi 4,50 m. Taką samą wartość szerokości jezdni można uzyskać również w przypadku zastosowania rozwiązań w celu uspokojenia ruchu, niezależnie od przyjętej klasy drogi, na co wskazuje przepis § 17 ust. 4 PTB.

Co istotne, PTB pozwala na zaprojektowanie dróg o jednym pasie przeznaczonym do ruchu w dwóch kierunkach. Zgodnie z § 17 ust. 3 PTB szerokość pasa ruchu na jezdni z jednym pasem powinna być mniejsza niż suma szerokości dwóch pasów ruchu, ale nie

mniejsza niż 3,50 m. Należy jednak pamiętać, że na drodze o przekroju dwukierunkowym 1/1 projektuje się odcinki o przekroju dwukierunkowym 1/2 umożliwiające wyminięcie się pojazdów, na co wskazuje § 15 ust. 6 PTB.

Ponadto, stosując powyżej wymienione parametry dla projektowanych dróg należy mieć na uwadze zapewnienie swobodnego i bezpiecznego poruszania się przyjętego pojazdu miarodajnego przyjętego zgodnie z § 14 ust. 1 PTB.

Jednocześnie, zgodnie z § 9 ust. 1 PTB droga powinna spełniać w cyklu życia drogi co najmniej podstawowe warunki dotyczące nośności i stateczności konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego, bezpieczeństwa użytkowania, dostępności, ochrony zdrowia ludzi i środowiska, w tym ochrony przed hałasem, oszczędności energii oraz zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych.

Obecnie obowiązujące przepisy techniczno-budowlane pozostawiają zatem projektantom pewną dowolność i elastyczność w szerokim zakresie doboru parametrów technicznych dróg. Dzięki ogólnemu charakterowi zapisów rozporządzenia, projektanci mają możliwość opierania się na własnym doświadczeniu i wiedzy technicznej. Pozwala to na dobór rozwiązań technicznych dostosowanych do warunków miejscowych i potrzeb wynikających z prognozowanego ruchu pojazdów. Oznacza to, że przepisy nie narzucają jednolitych rozwiązań dla wszystkich inwestycji drogowych, lecz umożliwiają dobór parametrów technicznych odpowiednio do klasy drogi, jej funkcji, prognozowanego natężenia ruchu oraz lokalnych uwarunkowań.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że obowiązujące przepisy zapewniają możliwość dostosowania rozwiązań projektowych do funkcji oraz znaczenia drogi w szerokim zakresie przypadków, a ich zastosowanie zapewnia bezpieczeństwo użytkowania drogi. Tym samym, Ministerstwo Infrastruktury obecnie nie prowadzi i nie planuje prowadzenia prac legislacyjnych zmierzających do zmiany PTB w zakresie objętym interpelacją.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu