Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.054.3.2026
Warszawa, 13 lipca 2026 r.

Szanowna Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na oświadczenie nr 1562/26 złożone przez senatora Kazimierza Kleinę w dniu 1 czerwca 2026 r., które wpłynęło do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 2 czerwca 2026 r., przekazuję poniższą informację.

W zakresie uproszczenia procedur związanych z budową oraz przebudową dróg lokalnych należy wskazać, że zasady i warunki przygotowania inwestycji w zakresie dróg publicznych określa ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 311, ze zm.), dalej specustawa drogowa. Celem uchwalenia specustawy drogowej, było przyspieszenie i uproszczenie procedury przygotowania i realizacji inwestycji drogowych w Polsce. Ze względu na specyficzny charakter inwestycji drogowej, jako inwestycji liniowej przebiegającej najczęściej przez wiele nieruchomości, ustawodawca połączył kilka odrębnych procedur i rozstrzygnięć administracyjnych w jedną procedurę, kończącą się decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, zwaną dalej decyzją ZRID, która stanowi podstawę rozpoczęcia robót budowlanych w zakresie budowy drogi publicznej.

Decyzja ZRID łączy w sobie rozstrzygnięcia administracyjne z zakresu ustalenia lokalizacji inwestycji, zatwierdzenia podziału nieruchomości, zatwierdzenia projektu zagospodarowania działki lub terenu, zatwierdzenia projektu architektoniczno-budowlanego oraz innych kwestii z zakresu prawa budowlanego. Decyzja ta wywołuje również skutek o charakterze prawnorzeczowym przymusowego odebrania własności nieruchomości. Specustawa drogowa wyłącza stosowanie niektórych ogólnych procedur, które w przypadku inwestycji drogowych uniemożliwiały i paraliżowały podejmowanie decyzji w zakresie lokalizacji dróg i pozwoleń budowlanych. Na przykład wyłącza stosowanie przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Przy czym, przepisy specustawy drogowej mają zastosowanie wyłącznie do inwestycji w zakresie dróg publicznych. Natomiast nie mają natomiast zastosowania do inwestycji w zakresie dróg wewnętrznych.

Należy jednocześnie podkreślić, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stanowi jedynego trybu realizacji inwestycji drogowych. W przypadku inwestycji zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w szczególności dotyczących dróg lokalnych, możliwa jest ich realizacja na podstawie przepisów ustawy – Prawo budowlane, bez konieczności stosowania przepisów specustawy drogowej.

To, czy dane roboty są realizowane na zgłoszenie, czy też konieczne jest pozwolenie na budowę, regulują przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2026 r. poz. 524). Zagadnienia dotyczące obowiązku uzyskania pozwolenia na budowę, możliwości realizacji robót na podstawie zgłoszenia oraz zakresu dokumentacji projektowej pozostają we właściwości Ministra Rozwoju i Technologii.

Reasumując, obowiązujące przepisy już obecnie przewidują rozwiązania służące uproszczeniu i przyspieszeniu przygotowania oraz realizacji inwestycji drogowych. Tym samym informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi obecnie ani nie planuje podjęcia prac legislacyjnych zmierzających do zmiany obowiązujących rozwiązań w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych, o których mowa w oświadczeniu.

W zakresie zmiany kategorii drogi gminnej na drogę wewnętrzną należy wskazać, że zgodnie z art. 10 ust. 3 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889) pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii, z wyjątkiem przypadku wyłączenia drogi z użytkowania, jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii.

Zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 26 września 2019 r. sygn. akt II SA/Sz 553/19 „Wyłączenie drogi z użytkowania, o którym mowa w art. 10 ust. 3 ustawy o drogach publicznych, determinuje określone konsekwencje prawne, m.in. w postaci pozbawienia jej dotychczasowej kategorii. Dotyczyć winno to przede wszystkim takich sytuacji, w których dana droga staje się zbędna dla użytku publicznego i jest likwidowana np. z powodu wybudowania nowej drogi ją zastępującej. Tylko w takich warunkach wystąpi sytuacja zezwalająca na odstąpienie od przyjętej przez ustawodawcę zasady, że pozbawienie drogi dotychczasowej kategorii jest możliwe jedynie w sytuacji jednoczesnego zaliczenia tej drogi do nowej kategorii. Przy tym "jednoczesność" ta została doprecyzowana w zdaniu 2 ust. 3 art. 10 ww. ustawy.”.

Natomiast w wyroku z dnia 9 lutego 2023 r. sygn. akt. II SA/Sz 991/22 Wojewódzki Sąd Administracyjny w Szczecinie wskazał, że „podejmując Uchwałę w sprawie pozbawienia kategorii dróg gminnych: ul. Łaziebnej, ul. Mariackiej, części ul. Tkackiej, części ul. Staromłyńskiej, części ul. Koński Kierat, części ul. Staromiejskiej poprzez wyłączenie ich z użytkowania, Organ gminy istotnie naruszył art. 10 ust. 3 DrPublU a jego działanie nie było związane z realizacją celów ustawy o drogach publicznych. Pozbawienie oznaczonych ulic charakteru dróg publicznych poprzez wyłączenie ich z użytkowania miało na celu de facto utworzenie gminnych dróg wewnętrznych ogólnodostępnych, na których nie będą

miały zastosowania przepisy ustawy o drogach publicznych, w tym dotyczące zasady powszechnej dostępności dróg publicznych. Takie działanie jawi się jako niedopuszczalne.”.

Ustawa o drogach publicznych nie definiuje co oznacza „wyłączenie drogi z użytkowania”. Z orzecznictwa wynika, że wyłączenie drogi z użytkowania dotyczy sytuacji gdy droga staje się zbędna dla użytku publicznego i jest likwidowana bądź zamknięta dla ruchu kołowego pojazdów, tj. przestaje pełnić funkcje komunikacyjne. Natomiast niedopuszczalne jest pozbawienie kategorii drogi publicznej w celu utworzenia drogi wewnętrznej, bowiem w takiej sytuacji dalej może ona spełniać dotychczasowe funkcje lub zbliżone. Uchwała właściwego organu (w przypadku dróg gminnych - rady gminy) w sprawie pozbawienia kategorii drogi publicznej poprzez wyłączenie jej z użytkowania wydana niezgodnie z przepisami narażona jest na zarzut nieważności. Nieważność takiej uchwały może stwierdzić sąd administracyjny. Należy podkreślić, że ustawodawca w sposób zamierzony połączył możliwość pozbawienia dróg kategorii drogi publicznej z równoczesnym obowiązkiem zaliczenia ich do nowej kategorii drogi, aby nie dopuścić do sytuacji, w których pomimo, że dana droga nie zmienia swej funkcji w sieci drogowej, zostaje pozbawiona przymiotu drogi publicznej, czyli takiej, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem.

W odniesieniu do wymagań technicznych dotyczących dróg publicznych informuję, że przepisy w tym zakresie zostały zawarte w rozporządzeniu 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.

Należy zaznaczyć, że przepisy PTB, stosuje się m.in. do projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania dróg publicznych (w tym drogowych obiektów inżynierskich w ramach tych dróg) oraz projektowania, budowy lub przebudowy urządzeń obcych sytuowanych w pasach drogowych dróg publicznych.

Zgodnie z § 8 ust. 1 PTB decyzje o rozwiązaniach w zakresie projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania drogi podejmuje się w szczególności na podstawie danych o ruchu drogowym. Jednocześnie § 14 ust. 1 PTB wskazuje, że zarządca drogi po zasięgnięciu opinii organu zarządzającego ruchem określa pojazd miarodajny lub pojazdy miarodajne, spośród określonych w załączniku nr 1 do PTB, którym umożliwia się przejazd po drodze.

Z powyższego wynika, że przed przystąpieniem do projektowania, budowy lub przebudowy drogi, zarządca drogi, na podstawie posiadanych lub pozyskanych z pomiarów ruchu drogowego, danych o ruchu (m. in. danych o strukturze rodzajowej ruchu), powinien przyjąć właściwy pojazd lub pojazdy miarodajne, których możliwość przejazdu po drodze zostanie zapewniona poprzez przyjęcie stosownych parametrów i rozwiązań geometrycznych drogi (m. in. szerokości pasów ruchu, geometrii skrzyżowań).

W § 11 PTB wskazano, że drogi dzielą się na klasy, które są oznaczone symbolem literowym lub opisowo: A – autostrada, S – ekspresowa, GP - główna ruchu przyspieszonego, G – główna, Z – zbiorcza, L – lokalna, D – dojazdowa, gdzie klasa A jest klasa najwyższą, a klasa D klasą najniższą.

Klasa drogi determinuje minimalne wymagania techniczne oraz parametry geometryczne, jakie powinny zostać przyjęte przy jej projektowaniu. Wymagania te są zróżnicowane odpowiednio do funkcji pełnionej przez drogę.

W myśl § 12 ust. 3 PTB droga, w zależności od kategorii w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, powinna mieć klasę:

1) kategorii krajowej - standardowo klasę A, S lub GP, w trudnych warunkach dopuszcza się – G,
2) kategorii wojewódzkiej – standardowo klasę G, dopuszcza się – GP, w trudnych warunkach – Z,
3) kategorii powiatowej - standardowo klasę Z, dopuszcza się – G lub GP, w trudnych warunkach – L,
4) kategorii gminnej - standardowo klasę D lub L, dopuszcza się – Z, G lub GP.

Z powyższego wynika, że drogi gminne, którymi zarządzają władze gminy standardowo powinny posiadać jedną z dwóch najniższych klas. Co za tym idzie, wymagania techniczne dla tych dróg są najniższe z dopuszczonych przepisami.

Ponadto zwracam uwagę, że 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 zawarte w PTB pozostawiają 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 obowiązujące przepisy techniczno-budowlane 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, natomiast Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi obecnie prac legislacyjnych

zmierzających do zmiany zasad przygotowania i realizacji inwestycji drogowych w zakresie przedstawionym w oświadczeniu.

Niezależnie od powyższego należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury proceduje obecnie *projekt rozporządzenia Rady Ministrów zmieniający rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (projekt nr RD291). Projekt przewiduje wyłączenie z obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozbudowy dróg o nawierzchni twardej o długości do 2 km oraz przebudowy takich dróg o długości do 4 km, zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody.

Celem projektowanych zmian jest usprawnienie procesu przygotowania i realizacji niewielkich inwestycji drogowych oraz ograniczenie zbędnych obciążeń administracyjnych przy jednoczesnym zachowaniu właściwego poziomu ochrony środowiska. Projekt stanowi odpowiedź na postulaty zgłaszane przez zarządców dróg publicznych, w szczególności jednostki samorządu terytorialnego oraz Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, dotyczące konieczności skrócenia procedur inwestycyjnych.

Obecnie projekt znajduje się na końcowym etapie rządowego procesu legislacyjnego i został przekazany do rozpatrzenia przez Stały Komitet Rady Ministrów.

Zapewniam, że Ministerstwo Infrastruktury na bieżąco analizuje funkcjonowanie obowiązujących przepisów dotyczących inwestycji drogowych oraz identyfikuje obszary wymagające zmian. W przypadkach, w których analiza oraz sygnały zgłaszane przez zarządców dróg potwierdzają potrzebę interwencji legislacyjnej, podejmowane są działania zmierzające do usprawnienia procesu przygotowania i realizacji inwestycji drogowych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu