

; dnia 15.09.2026 r.

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: wezwania z dnia 1 września 2026 r., znak: DDP-4.0530.7.2026

ODPOWIEDŹ NA WEZWANIE DO UZUPEŁNIENIA I WYJAŚNIENIA TREŚCI PETYCJI

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na wezwanie z dnia 1 września 2026 r., znak: DDP-4.0530.7.2026, wydane na podstawie art. 7 ust. 2 w związku z art. 4 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, dotyczące petycji z dnia 5 sierpnia 2026 r. w sprawie analizy systemu klasyfikacji i oznaczeń dróg w Polsce, niniejszym przedstawiam uzupełnienia i wyjaśnienia dotyczące jej przedmiotu, zakresu oraz poszczególnych postulatów.

Celem niniejszego pisma jest możliwie jednoznaczne określenie zakresu petycji, tak aby nie było wątpliwości, jakie działania i zagadnienia zostały przedstawione do rozważenia.

NAJWAŻNIEJSZE WYJAŚNIENIA

1. Ogólnokrajowy audyt techniczny dróg ekspresowych należy rozumieć jako jednolitą, porównawczą analizę istniejących odcinków dróg klasy S w całym kraju, z wykorzystaniem dostępnych danych technicznych, ewidencyjnych i dotyczących funkcjonowania tych dróg. Celem nie jest tworzenie równoległego systemu ewidencji.
2. „Pełny standard autostradowy” oznacza w petycji odcinek drogi, którego istotne parametry techniczne i funkcjonalne odpowiadają wymaganiom właściwym dla klasy A. Nie jest to propozycja utworzenia nowej ustawowej klasy ani samodzielne pojęcie prawne.
3. Użyte w pierwotnej petycji określenie „kategoria R” miało charakter funkcjonalny i roboczy. Nie przesądzam, że ewentualne wyodrębnienie takiej grupy dróg powinno nastąpić poprzez utworzenie nowej kategorii dróg w rozumieniu ustawy o drogach publicznych. W przypadku uzasadnienia takiej potrzeby możliwe byłoby rozważenie odpowiedniej klasy technicznej albo innego rozwiązania prawnego, technicznego lub organizacyjnego.

4. Prędkość 100 km/h nie jest proponowana jako nowa ogólna prędkość dla dróg ekspresowych. W pierwotnej petycji wskazano ją jako przykład rozwiązania, które można byłoby rozważyć dla ewentualnie wyodrębnionej grupy dróg „R”. Obecne przepisy już przewidują 100 km/h w określonych przypadkach, dlatego ewentualne wprowadzenie odrębnej grupy dróg wymagałoby osobnego zbadania relacji pomiędzy jej parametrami a obowiązującymi zasadami prędkości.

5. Wskazane w petycji korzyści, takie jak poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury, ułatwienie planowania ruchu czy zwiększenie przewidywalności warunków drogowych, należy traktować jako przewidywane lub potencjalne skutki proponowanych do analizy rozwiązań, a nie jako twierdzenia oparte na jednym konkretnym badaniu potwierdzającym ich występowanie w skali całego kraju. Zasadność tych założeń powinna zostać zweryfikowana w toku analizy.

I. ZAKRES OGÓLNOKRAJOWEGO AUDYTU TECHNICZNEGO DRÓG EKSPRESOWYCH

W pierwotnej petycji wskazano potrzebę „przeprowadzenia ogólnokrajowego audytu technicznego dróg ekspresowych”.

Przez to sformułowanie należy rozumieć jednolitą analizę porównawczą istniejących odcinków dróg klasy S w Polsce, której celem byłoby ustalenie, w jakim stopniu poszczególne odcinki odpowiadają parametrom technicznym właściwym dla klasy S, a w jakim stopniu ich parametry są zbliżone do wymagań właściwych dla klasy A.

Nie chodzi przy tym o stworzenie nowego, równoległego systemu ewidencji dróg. Istniejące dane i dokumentacja powinny stanowić podstawę analizy. W szczególności zasadne byłoby wykorzystanie danych pozostających w dyspozycji właściwych zarządców dróg, w tym danych wynikających z obowiązków ewidencyjnych.

Celem audytu byłoby zatem nie samo zebranie danych, lecz ich jednolite zestawienie, porównanie i ocena według wspólnej metodologii dla całej sieci dróg klasy S.

W ramach takiej analizy można byłoby uwzględnić w szczególności:

1. przekrój poprzeczny drogi;
2. liczbę jezdni;
3. liczbę pasów ruchu;
4. szerokość pasów ruchu;
5. szerokość i rodzaj pasa dzielącego;
6. występowanie pasa awaryjnego;
7. szerokość poboczy;
8. parametry geometryczne drogi;
9. przebieg łuków poziomych i pionowych;
10. warunki widoczności;
11. rodzaj i rozwiązania skrzyżowań oraz węzłów;

12. stopień bezkolizyjności;
13. dostępność drogi i sposób obsługi terenów przyległych;
14. wyposażenie techniczne drogi;
15. urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
16. obiekty inżynierskie;
17. tunele i inne elementy infrastruktury;
18. obowiązujące ograniczenia prędkości;
19. natężenie i struktura ruchu;
20. udział pojazdów ciężkich;
21. funkcję danego odcinka w sieci drogowej.

Nie oznacza to, że wszystkie powyższe informacje musiałyby być pozyskiwane od nowa. W pierwszej kolejności powinny zostać wykorzystane dane już dostępne. Dodatkowa weryfikacja byłaby zasadna jedynie w przypadku stwierdzenia braków danych istotnych dla przeprowadzenia porównania.

Tak rozumiany audyt różni się od samego prowadzenia ewidencji dróg. Jego istotą byłaby bowiem porównawcza analiza całej sieci według jednolitych kryteriów, a nie jedynie gromadzenie danych o poszczególnych drogach.

II. ZNACZENIE OKREŚLENIA „PEŁNY STANDARD AUTOSTRADOWY”

W pierwotnej petycji użyto określenia „pełny standard autostradowy”.

Określenie to miało charakter opisowy i odnosiło się do odcinków dróg, których zasadnicze parametry techniczne i funkcjonalne odpowiadają wymaganiom właściwym dla autostrad, a więc dróg klasy A.

Nie było moją intencją stworzenie nowej definicji ustawowej ani posługiwanie się tym określeniem jako odrębną kategorią prawną.

Przez „pełny standard autostradowy” należy rozumieć w szczególności zgodność istotnych parametrów danego odcinka z wymaganiami właściwymi dla klasy A, z uwzględnieniem m.in.:

- przekroju drogi,
- liczby jezdni i pasów ruchu,
- rozdzielenia kierunków ruchu,
- pasa awaryjnego,
- geometrii drogi,
- bezkolizyjności,
- zasad dostępności,
- wyposażenia drogi,
- bezpieczeństwa ruchu,
- oraz pozostałych parametrów technicznych mających znaczenie dla funkcji i standardu drogi.

Przy ewentualnej analizie należałoby przy tym uwzględnić również przepisy techniczno-budowlane obowiązujące w okresie projektowania i budowy poszczególnych odcinków. Celem nie byłoby bowiem automatyczne uznawanie starszej infrastruktury za niezgodną z prawem z tego tylko względu, że powstała na podstawie wcześniejszych wymagań technicznych.

Chodziłoby o porównanie rzeczywistych parametrów infrastruktury z odpowiednimi wymaganiami oraz o ustalenie, czy i w jakim zakresie poszczególne odcinki funkcjonalnie i technicznie odpowiadają standardowi właściwemu dla klasy A.

III. KWESTIA „KATEGORII R”

W pierwotnej petycji użyto określenia:

„nowa kategoria dróg oznaczona jako R”.

W odpowiedzi na wezwanie Ministerstwa doprecyzowuję, że nie przesądzam, iż właściwym rozwiązaniem prawnym musi być utworzenie nowej kategorii dróg publicznych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych.

Określenie „R” miało wskazywać na potencjalną, funkcjonalnie wyodrębnioną grupę dróg o istotnym znaczeniu tranzytowym, regionalnym, międzyregionalnym lub obwodnicowym, których parametry byłyby wyższe niż typowych dróg krajowych, lecz niekoniecznie odpowiadałyby wymaganiom klasy S.

W szczególności chodziło o zbadanie, czy w obecnym systemie istnieją drogi, których funkcja i parametry techniczne tworzą grupę na tyle wyraźną, że uzasadnione byłoby jej odpowiednie wyodrębnienie.

Jeżeli analiza wykazałaby taką potrzebę, możliwe byłoby rozważenie różnych sposobów jej prawnego uregulowania, w tym:

- utworzenia odrębnej klasy technicznej;
- odpowiedniej modyfikacji istniejących klas;
- wprowadzenia szczególnych wymagań technicznych lub funkcjonalnych;
- zmian dotyczących organizacji ruchu lub zasad oznakowania;
- albo innego rozwiązania legislacyjnego lub organizacyjnego.

Nie przesądzam zatem w niniejszej petycji, która z tych metod powinna zostać zastosowana.

Jednocześnie przyjmuję wyjaśnienie Ministerstwa, że kategoria drogi publicznej oraz klasa drogi stanowią odrębne pojęcia prawne. Niniejsze pismo ma na celu usunięcie niejasności terminologicznej występującej w pierwotnym sformułowaniu petycji.

IV. PROPONOWANA PRĘDKOŚĆ 100 KM/H

W pierwotnej petycji wskazano możliwość określenia dla potencjalnej grupy dróg „R” dopuszczalnej prędkości na poziomie 100 km/h.

Doprecyzowuję, że nie chodziło o wprowadzenie nowej ogólnej zasady ustanawiającej 100 km/h dla wszystkich dróg ekspresowych ani o twierdzenie, że obecne przepisy nie przewidują takiej prędkości.

Obowiązujące przepisy już przewidują prędkość 100 km/h w określonych przypadkach, w szczególności dla wskazanych kategorii pojazdów na jednojezdniowych drogach ekspresowych oraz na drogach dwujezdniowych posiadających co najmniej dwa pasy ruchu dla każdego kierunku.

W związku z tym wskazanie 100 km/h w pierwotnej petycji należy rozumieć jako przykładową propozycję do rozważenia w przypadku ewentualnego wyodrębnienia grupy „R”, a nie jako samodzielny postulat zmiany obecnego limitu na drogach ekspresowych.

Obecny przepis dotyczący 100 km/h nie rozstrzyga natomiast kwestii prędkości dla hipotetycznej, nowej klasy lub grupy dróg, która zostałaby dopiero utworzona.

Jeżeli analiza wykazałaby zasadność wyodrębnienia takiej grupy, należałoby odrębnie określić:

- jej wymagania techniczne;
- funkcję w sieci drogowej;
- zasady organizacji ruchu;
- dopuszczalne prędkości;
- zależność pomiędzy parametrami technicznymi a prędkością;
- oraz ewentualną konieczność zmian w przepisach dotyczących ruchu drogowego.

Nie jest więc przesądzone, że dla każdej drogi należącej do hipotetycznej grupy „R” właściwa byłaby prędkość 100 km/h. Byłby to jeden z elementów wymagających analizy.

V. ŹRÓDŁA DLA WSKAZANYCH W PETYCJI KORZYŚCI

W pierwotnej petycji wskazano możliwe korzyści, takie jak:

- poprawa wykorzystania istniejącej infrastruktury;
- zwiększenie płynności ruchu;
- ułatwienie planowania ruchu przez kierowców;
- zwiększenie czytelności systemu drogowego;
- zwiększenie przewidywalności warunków drogowych;
- poprawa bezpieczeństwa.

Wyjaśniam, że sformułowania te nie były przedstawione jako wyniki jednego konkretnego badania ogólnokrajowego, które przesądzałyby wystąpienie wskazanych efektów.

Stanowiły one przewidywane potencjalne skutki rozważanych zmian i uzasadnienie dla potrzeby przeprowadzenia analizy.

Celem petycji było właśnie ustalenie, czy takie skutki rzeczywiście występują lub mogłyby wystąpić oraz czy skala potencjalnych korzyści uzasadniałaby ewentualne zmiany systemowe.

W szczególności zasadność takich założeń powinna zostać zweryfikowana na podstawie dostępnych danych dotyczących m.in.:

- bezpieczeństwa ruchu;
- liczby i rodzaju zdarzeń drogowych;
- natężenia ruchu;
- struktury ruchu;
- funkcji poszczególnych odcinków;
- parametrów technicznych;
- obowiązujących ograniczeń prędkości;
- oraz zachowań uczestników ruchu.

W tym zakresie petycja miała charakter analityczny i inicjujący, a nie charakter opracowania naukowego przesądzającego z góry wynik takiej analizy.

VI. CHARAKTER I CEL CAŁEJ PETYCJI

Dla uniknięcia wątpliwości podkreślam, że pierwotna petycja nie miała na celu bezpośredniego przesądzenia:

- automatycznej zmiany kategorii lub klasy konkretnych dróg;
- automatycznego uznania wskazanych odcinków za autostrady;
- utworzenia nowej kategorii „R” w określonym kształcie;
- ustanowienia 100 km/h dla wszystkich potencjalnych dróg „R”;
- ani przeprowadzenia określonych inwestycji budowlanych.

Celem było zwrócenie uwagi na możliwe różnicowanie techniczne i funkcjonalne istniejącej sieci drogowej oraz zwrócenie się o zbadanie, czy obecny system klasyfikacji, oznaczeń i zasad organizacji ruchu właściwie odzwierciedla to różnicowanie.

W szczególności zasadne wydaje się zbadanie:

1. czy wszystkie odcinki dróg klasy S odpowiadają pod względem technicznym i funkcjonalnym podobnemu standardowi;
2. czy istnieją odcinki klasy S, których parametry są bardzo zbliżone do klasy A;
3. czy istnieją drogi krajowe o istotnej funkcji tranzytowej lub obwodnicowej, których parametry i funkcja uzasadniają odrębne podejście;
4. czy obecny system prawny odpowiednio odzwierciedla takie różnice;
5. czy ewentualne zmiany powinny mieć charakter techniczny, organizacyjny czy legislacyjny;

6. czy istnieje uzasadnienie dla powiązania standardu technicznego drogi z odmiennymi zasadami organizacji ruchu i prędkości.

Petycja nie miała zatem zastępować analizy wykonywanej przez właściwe organy ani przesądzać jej wyniku.

VII. PROPONOWANY SPOSÓB PRZEPROWADZENIA ANALIZY

W przypadku uznania przez Ministerstwo, że przeprowadzenie analizy jest zasadne, można ją przeprowadzić etapowo.

Etap 1 – inwentaryzacja

Zestawienie wszystkich odcinków dróg klasy S wraz z podstawowymi danymi technicznymi i funkcjonalnymi.

Etap 2 – zestawienie parametrów

Ujednolicenie i porównanie danych dotyczących m.in. przekroju, liczby pasów, pasa awaryjnego, geometrii, skrzyżowań, węzłów, dostępności i wyposażenia.

Etap 3 – odniesienie do wymagań technicznych

Porównanie rzeczywistych parametrów z wymaganiami właściwymi dla odpowiednich klas dróg, z uwzględnieniem zarówno aktualnych, jak i – w przypadku starszych odcinków – właściwych dla okresu ich projektowania i budowy wymagań technicznych.

Etap 4 – analiza funkcjonalna

Ocena funkcji poszczególnych odcinków w sieci, w tym ich znaczenia tranzytowego, regionalnego, międzyregionalnego i obwodnicowego.

Etap 5 – analiza bezpieczeństwa

Zestawienie parametrów technicznych z dostępnymi danymi dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu.

Etap 6 – analiza porównawcza

Porównanie odcinków dróg pod względem podobieństwa parametrów technicznych i funkcjonalnych.

Etap 7 – wnioski

Ocena, czy obecny system prawny i techniczny jest wystarczający, czy też istnieje potrzeba rozważenia zmian.

Takie podejście pozwoliłoby uniknąć przesądzania rozwiązania przed ustaleniem rzeczywistego stanu infrastruktury.

VIII. BEZPIECZEŃSTWO RUCHU JAKO PODSTAWOWE KRYTERIUM

Podstawowym kryterium ewentualnych zmian powinno pozostać bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Analiza powinna zatem uwzględniać nie tylko podobieństwo parametrów technicznych do autostrad, ale również rzeczywiste funkcjonowanie poszczególnych odcinków.

W szczególności można byłoby analizować zależności pomiędzy:

- geometrią drogi;
- liczbą i szerokością pasów;
- występowaniem pasa awaryjnego;
- rozwiązaniami węzłów i skrzyżowań;
- dostępnością drogi;
- ograniczeniami prędkości;
- natężeniem ruchu;
- udziałem pojazdów ciężkich;
- liczbą i rodzajem zdarzeń drogowych;
- oraz innymi parametrami wpływającymi na bezpieczeństwo i płynność ruchu.

Nie należy przy tym zakładać, że samo podobieństwo techniczne do autostrady automatycznie uzasadnia zmianę klasy lub kategorii.

IX. RACJONALNE WYKORZYSTANIE ISTNIEJĄCEJ INFRASTRUKTURY

Jednym z celów pierwotnej petycji było również zwrócenie uwagi na możliwość bardziej racjonalnego wykorzystania infrastruktury już istniejącej.

Nie zakładam, że ewentualne dostosowanie drogi do określonego standardu powinno zawsze oznaczać kosztowną przebudowę.

W zależności od wyników analizy możliwe byłoby rozważenie różnych środków, w tym:

- zmian organizacji ruchu;
- zmian oznakowania;
- odpowiedniego kształtowania ograniczeń prędkości;
- poprawy informacji dla kierowców;
- ujednolicenia danych przekazywanych systemom nawigacyjnym;
- punktowych działań modernizacyjnych;
- albo – w przypadkach wymagających tego ze względów bezpieczeństwa – szerszej przebudowy infrastruktury.

Ewentualne inwestycje powinny wynikać z rzeczywistych potrzeb technicznych i bezpieczeństwa, a nie z samego faktu dokonania klasyfikacji.

X. CZYTELNOŚĆ SYSTEMU DLA UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

Jednym z argumentów przedstawionych w pierwotnej petycji była potrzeba zwiększenia czytelności systemu drogowego dla kierowców.

Nie oznacza to założenia, że kierowcy dokonują szczegółowej analizy formalnej kategorii lub klasy drogi.

Chodzi raczej o to, aby oznaczenie, standard techniczny, funkcja drogi, zasady organizacji ruchu i dostępne informacje tworzyły możliwie spójny i przewidywalny system.

W przypadku potwierdzenia występowania istotnych różnic pomiędzy odcinkami o podobnym oznaczeniu zasadne byłoby zbadanie, czy obecne rozwiązania wystarczająco jasno informują użytkowników o charakterze drogi i warunkach ruchu.

XI. WNIOSKI

W świetle powyższych wyjaśnień podtrzymuję zasadniczy cel petycji z dnia 5 sierpnia 2026 r., jednocześnie doprecyzowując jej zakres w następujący sposób:

1. postulowany audyt oznacza ogólnokrajową, jednolitą analizę porównawczą istniejących dróg klasy S;
2. analiza powinna w pierwszej kolejności wykorzystywać już istniejące dane i ewidencje;
3. „pełny standard autostradowy” oznacza opisowo poziom parametrów odpowiadający wymaganiom właściwym dla klasy A;
4. ewentualne wyodrębnienie grupy „R” nie jest przesądzeniem o utworzeniu nowej kategorii dróg publicznych;
5. „R” należy traktować jako robocze określenie potencjalnie wyodrębnionej grupy dróg o określonej funkcji i parametrach;
6. ewentualna forma prawna takiego wyodrębnienia powinna zostać ustalona dopiero po analizie;
7. 100 km/h zostało wskazane jako przykład możliwego rozwiązania dla potencjalnej grupy „R”, a nie jako nowy ogólny limit prędkości;
8. wskazane w pierwotnej petycji korzyści mają charakter potencjalny i powinny zostać zweryfikowane na podstawie danych;
9. podstawowym kryterium oceny ewentualnych zmian powinno być bezpieczeństwo ruchu;
10. celem petycji jest zainicjowanie analizy, a nie przesądzenie jej wyniku.

XII. WNIOSEK KOŃCOWY

W związku z powyższym zwracam się o potraktowanie niniejszego pisma jako uzupełnienia i wyjaśnienia treści petycji z dnia 5 sierpnia 2026 r.

Jednocześnie podtrzymuję prośbę o rozważenie przeprowadzenia lub zainicjowania analizy obejmującej w szczególności:

1. porównanie parametrów technicznych istniejących dróg klasy S w skali całego kraju;
2. identyfikację odcinków o parametrach zbliżonych do klasy A;
3. ocenę, czy obecny system klasyfikacji i oznaczeń właściwie odzwierciedla rzeczywisty standard techniczny i funkcję poszczególnych dróg;
4. ocenę zasadności ewentualnego wyodrębnienia dodatkowej grupy lub klasy dróg o istotnej funkcji tranzytowej, regionalnej lub obwodnicowej;
5. analizę relacji pomiędzy parametrami technicznymi dróg a obowiązującymi zasadami prędkości;
6. analizę wpływu ewentualnych zmian na bezpieczeństwo, płynność i przewidywalność ruchu;
7. ocenę możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury bez konieczności nieuzasadnionych inwestycji;
8. określenie, czy ewentualne zmiany powinny mieć charakter techniczny, organizacyjny, informacyjny lub legislacyjny.

Jednocześnie proszę, aby w przypadku nieuwzględnienia któregośkolwiek z zasadniczych postulatów przedstawionych w petycji wskazane zostały faktyczne i prawne przyczyny takiego stanowiska, a także – w miarę możliwości – aby przedstawione zostało stanowisko co do zasadności przeprowadzenia wskazanej analizy, choćby etapowo.

Podkreślam, że celem petycji nie jest przesądzenie konkretnego rozwiązania prawnego ani zastąpienie właściwych organów w dokonywaniu ocen technicznych, lecz zwrócenie uwagi na możliwe różnice pomiędzy rzeczywistym standardem i funkcją poszczególnych dróg oraz zainicjowanie ich uporządkowanej, ogólnokrajowej analizy.

Z poważaniem