04.05.2026 r.

Dariusz Klimczak
Minister infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

zwracam się z wnioskiem o podjęcie pilnych działań legislacyjnych mających na celu uproszczenie procedur związanych z budową oraz przebudową dróg lokalnych o niewielkim znaczeniu komunikacyjnym, w szczególności służących obsłudze rozproszonej zabudowy mieszkaniowej.

Obowiązujący stan prawny, w szczególności regulacje wynikające z ustawy – Prawo budowlane, ustawy o drogach publicznych oraz tzw. specustawy drogowej, wprowadza jednolity, rozbudowany reżim proceduralny dla inwestycji drogowych – niezależnie od ich skali, charakteru oraz znaczenia funkcjonalnego. W praktyce oznacza to, że realizacja odcinka drogi o długości kilkudziesięciu metrów – często stanowiącego dojazd do kilku nieruchomości – wymaga przeprowadzenia analogicznych procedur jak w przypadku budowy wielokilometrowych odcinków dróg publicznych o znaczeniu ponadlokalnym.
W szczególności dotyczy to:

- konieczności sporządzania pełnej dokumentacji projektowej,
- uzyskiwania licznych uzgodnień branżowych,
- przeprowadzania procedur administracyjnych (w tym decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub pozwolenia na budowę),
- stosowania rygorystycznych wymagań technicznych przewidzianych dla dróg o znacznie wyższej kategorii.

Powyższe uwarunkowania prowadzą do szeregu negatywnych konsekwencji: a) Ekonomicznych
Koszty przygotowania dokumentacji oraz przeprowadzenia procedur administracyjnych bardzo często przewyższają koszt wykonania samej inwestycji. W efekcie realizacja niewielkich odcinków dróg staje się ekonomicznie nieuzasadniona. b) Organizacyjnych i społecznych
Długotrwałość procesów inwestycyjnych powoduje znaczące opóźnienia w realizacji podstawowych zadań własnych gmin, jakim jest zapewnienie dostępu do infrastruktury drogowej. Mieszkańcy terenów wiejskich, w szczególności zamieszkujący obszary o rozproszonej zabudowie, pozostają przez wiele lat bez utwardzonego dojazdu do swoich nieruchomości, co wpływa negatywnie na jakość życia, bezpieczeństwo oraz dostęp do usług publicznych. W obecnych realiach wielu włodarzy rezygnuje z realizacji drobnych inwestycji drogowych, mimo ich realnej potrzeby społecznej, z uwagi na nieproporcjonalność wymagań formalnych do skali przedsięwzięcia.

Kluczowym problemem jest brak zróżnicowania procedur w zależności od:

- długości odcinka drogi,
- jej funkcji (np. droga dojazdowa do kilku nieruchomości),
- natężenia ruchu,
- znaczenia w układzie komunikacyjnym.

Obecny system nie uwzględnia specyfiki terenów wiejskich, gdzie dominują drogi gruntowe oraz inwestycje o niewielkiej skali, realizowane wyłącznie na potrzeby lokalnych społeczności.

W związku z powyższym wnoszę o rozważenie wprowadzenia następujących zmian:

1. Wprowadzenie uproszczonej procedury inwestycyjnej dla budowy i przebudowy dróg lokalnych o niewielkiej długości (np. do 100 m) lub obsługujących ograniczoną liczbę nieruchomości, polegającej na: ○ realizacji inwestycji na podstawie zgłoszenia zamiast pozwolenia na budowę,
    - odstąpieniu od obowiązku uzyskiwania decyzji ZRID.
2. Utworzenie odrębnej kategorii dróg lokalnych o charakterze dojazdowym dedykowanej terenom wiejskim i zabudowie rozproszonej, dla których możliwe byłoby stosowanie uproszczonych wymagań formalnych i technicznych.
3. Ograniczenie zakresu dokumentacji projektowej poprzez dopuszczenie realizacji inwestycji na podstawie uproszczonych opracowań technicznych, adekwatnych do skali przedsięwzięcia np. obniżenie minimalnych parametrów dróg lub wprowadzenie fakultatywności stosowania niektórych rozwiązań konstrukcyjnych.
4. Modyfikacja przepisów techniczno-budowlanych w zakresie dopuszczenia stosowania rozwiązań alternatywnych (np. nawierzchni z płyt prefabrykowanych typu YOMB) bez konieczności spełniania wymagań przewidzianych dla dróg o wyższych parametrach.
5. Wprowadzenie zasady proporcjonalności regulacyjnej polegającej na dostosowaniu wymagań proceduralnych i technicznych do rzeczywistego znaczenia inwestycji.

Szczególnego podkreślenia wymaga również luka systemowa w zakresie możliwości zmiany kategorii drogi gminnej publicznej na drogę o charakterze wewnętrznym, wynikająca z obecnego brzmienia przepisów. Ustawodawca, określając katalog kategorii dróg publicznych, nie przewidział w sposób jednoznaczny i funkcjonalny mechanizmu „obniżenia" kategorii drogi gminnej publicznej – będącej najniższą kategorią w hierarchii – do drogi gminnej o charakterze wewnętrznym, co w praktyce prowadzi do trwałego „usztywnienia" reżimu prawnego dla dróg o znikomym znaczeniu komunikacyjnym. W konsekwencji drogi gruntowe, często stanowiące dojazd wyłącznie do gruntów rolnych lub pojedynczych siedlisk, objęte są pełnym rygorem właściwym dla dróg publicznych, zarówno w zakresie wymagań technicznych, jak i procedur inwestycyjnych. Powoduje to sytuacje, w których zamiar wykonania prostego utwardzenia nawierzchni skutkuje koniecznością wszczęcia pełnej procedury budowlanej na podstawie przepisów Prawo budowlane, a w przypadku niespełnienia parametrów technicznych – także zastosowania trybu specustawy drogowej (ZRID), co generuje nieproporcjonalne obciążenia administracyjne, czasowe i finansowe. Powstaje tym samym oczywisty dysonans pomiędzy skalą i funkcją inwestycji, a ciężarem regulacyjnym, który należy ponieść dla jej realizacji – prowadzący do sytuacji, w której budowa krótkiego odcinka drogi do pojedynczego budynku w terenie rolnym wymaga zaangażowania środków i procedur adekwatnych dla inwestycji

infrastrukturalnych o znaczeniu ponadlokalnym. Wprowadzenie jednoznacznej podstawy prawnej umożliwiającej zmianę kategorii drogi gminnej publicznej na drogę wewnętrzną, powiązanej z równoczesnym dopuszczeniem obniżonych, adekwatnych do funkcji parametrów technicznych i konstrukcyjnych takich dróg, pozwoliłoby na istotne uproszczenie procesów projektowych i budowlanych, w tym ograniczenie zakresu dokumentacji oraz rezygnację z najbardziej sformalizowanych trybów realizacyjnych, przy jednoczesnym zachowaniu racjonalności i efektywności wydatkowania środków publicznych.

Analogiczne ograniczenia ujawniają się na etapie planowania przestrzennego, w szczególności przy sporządzaniu aktów planistycznych na podstawie Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Obowiązek określania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego parametrów dróg publicznych w oparciu o przepisy odrębne, w tym wymagania wynikające z Ustawa o drogach publicznych oraz aktów wykonawczych dotyczących warunków technicznych, prowadzi do nadmiernego usztywnienia ustaleń planistycznych, oderwanego od rzeczywistego sposobu użytkowania terenu. W praktyce oznacza to, że już na etapie planu miejscowego narzucane są minimalne szerokości pasów drogowych i parametry techniczne właściwe dla dróg publicznych, nawet w odniesieniu do terenów, które w chwili uchwalania planu stanowią grunty rolne i w perspektywie mogą wymagać jedynie prostych dojazdów do rozproszonej zabudowy. Skutkuje to powstaniem barier inwestycyjnych o charakterze systemowym – realizacja ustaleń planu wymaga bowiem później spełnienia rygorystycznych wymogów technicznych i formalnych, nieadekwatnych do skali i funkcji drogi. Wprowadzenie postulowanych uproszczeń legislacyjnych, w tym możliwości różnicowania kategorii dróg oraz obniżenia minimalnych parametrów technicznych, powinno znaleźć bezpośrednie odzwierciedlenie w przepisach planistycznych, umożliwiając organom gminy kształtowanie układów komunikacyjnych w sposób elastyczny, racjonalny ekonomicznie oraz dostosowany do rzeczywistych potrzeb rozwojowych terenów wiejskich.

Proponowane rozwiązania przyczynią się do:

- znaczącego przyspieszenia realizacji inwestycji drogowych na poziomie lokalnym,
- racjonalizacji wydatkowania środków publicznych,
- poprawy dostępności komunikacyjnej terenów wiejskich,
- zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców,
- ograniczenia barier administracyjnych hamujących rozwój infrastrukturalny.

Wprowadzenie powyższych zmian stanowiłoby realne wsparcie dla jednostek samorządu terytorialnego w realizacji ich ustawowych zadań oraz odpowiadałoby na rzeczywiste potrzeby mieszkańców obszarów wiejskich. Obecny model regulacyjny, choć uzasadniony w przypadku inwestycji o dużej skali, w odniesieniu do drobnych inwestycji lokalnych prowadzi do nadmiernego obciążenia administracyjnego i finansowego, skutkującego zaniechaniem ich realizacji.

Mając na uwadze powyższe, zwracam się z prośbą o podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do wprowadzenia rozwiązań upraszczających i racjonalizujących proces inwestycyjny w zakresie dróg lokalnych.