

Nowa Wieś Lęborska, 04.05.2026 r.

RRG.7226.6.2026

Dariusz Klimczak
Minister infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

działając jako organ wykonawczy gminy wiejskiej, 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 władarzy 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 „usztynienia” 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 rygiorem 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.

Z poważaniem

Signature Not Verified

Dokument podpisany przez

Data: 2026.05.05 13:38:29
CEST

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

Do wiadomości:

1. Wojewoda Pomorski, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
2. Marszałek Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
3. – Senator RP; Biuro senatorskie: ul. B. Krzywoustego 1, 84-300 Lębork
4. Związek Gmin Pomorskich, ul. Okopowa 21/27 lok. 389, 80-810 Gdańsk
5. Związek Gmin Wiejskich Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Kazimierza Kantaka 4, 61-812 Poznań

Realizując obowiązek informacyjny wynikający z art. 13 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych na stronie Biuletynu Informacji Publicznej w zakładce ochrona danych osobowych umieszczone zostały szczegółowe informacje związane z przetwarzaniem Państwa danych osobowych.