



## MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 18 maja 2018 r.

DDP.4.054.5.2018.GK.1  
NK: 64719 /18

KANCELARIA SENATU  
Kancelaria Ogólna

22. 05. 2018

nr RPW. 15451/2018 P  
52. Borysów  
(podpis)



03980200048029  
RPW/15451/2018 P  
2018-05-22

Pan  
**Stanisław Karczewski**  
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Grzegorza Napieralskiego podczas 59. posiedzenia Senatu RP w dniu 16 kwietnia 2018 r. w sprawie wymagań dotyczących projektowania i budowy dróg, przesłane przy piśmie znak BPS/043-59-1643/18 z dnia 18 kwietnia 2018 r., przedstawiam następujące informacje.

Inwestycje w zakresie dróg publicznych muszą być realizowane na podstawie obowiązujących przepisów prawa, przede wszystkim zaś na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1496, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, z późn. zm.).

Wymagania funkcjonalno-techniczne, jakie powinny spełniać drogi publiczne, określają przepisy techniczno-budowlane wydane na podstawie ustawy – Prawo budowlane, a szczególności rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r. poz. 124).

Wszystkie Programy Rządowe, których celem jest wspieranie realizacji inwestycji na drogach samorządowych, każdorazowo opierają się na ww. przepisach prawa i nie mogą stanowić uzasadnienia do niestosowania wymagań w nich zawartych.

Przykładowo, od 2016 r. obowiązuje w Polsce Program rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej na lata 2016-2019. W ramach ww. programu mogą być realizowane zadania polegające zarówno na budowie (rozbudowie) jak i przebudowie dróg gminnych oraz dróg powiatowych. Samorządy mogą także uzyskać dofinansowanie na remonty dróg wymienionych kategorii. Co istotne, w ramach starania się o środki finansowe z przedmiotowego programu, samorząd musi scharakteryzować zadanie pod względem zastosowania rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jednak wymagania określone w tym kryterium opierają się m. in. na powszechnie obowiązujących przepisach techniczno-budowlanych, o których mowa wcześniej, i nie nakładają na samorządy dodatkowych wymagań.

Założenie to dotyczy m. in. parametrów chodników sytuowanych w pasach dróg publicznych. Zgodnie z § 44 ww. rozporządzenia chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych, przy czym szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2,00 m, a w przypadku przebudowy drogi dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,25 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Oczywiście szerokość chodnika powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przeznaczony do usytuowania urządzeń technicznych w szczególności podpór znaków drogowych, słupów, drzew, wejść lub zjazdów utrudniających ruch pieszych. Jednocześnie szerokość chodnika odsuniętego od jezdni nie powinna być mniejsza niż 1,50 m, a dopuszcza się miejscowe zmniejszenie szerokości chodnika do 1,00 m, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych.

Przyjęte szerokości chodnika wynikają z prostych zależności, wynikających z faktu, że chodnik powinien umożliwiać bezpieczne poruszanie się pieszych w obu kierunkach. W literaturze przyjmuje się, że standardowa szerokość powierzchni zajmowanej przez pojedynczego pieszego wynosi 0,75 m. Należy

także pamiętać, że pieszym jest również np. osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim. Szerokość typowego wózka inwalidzkiego wynosi ok. 0,90 m. Tym samym projektowanie chodników o mniejszej szerokości nie pozwoliłoby na bezpieczne korzystanie z dróg publicznych wszystkim osobom, co byłoby niezgodne m. in. z przepisami ww. ustawy – Prawo budowlane.

Warto także zwrócić uwagę, że zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia, droga powinna być wyposażona w pobocza lub chodnik. A więc nie każda droga, co do zasady, musi być wyposażona w chodnik; stosuje się go w miejscu, w którym jest to uzasadnione natężeniem ruchu pieszych lub wynika z innych względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na koniec informuję, że założenia wspomnianego Programu oraz kryteria oceny wniosków w jego ramach zostały wypracowane wspólnie przez stronę rządową i samorządową w ramach Zespołu do Spraw Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej i Środowiska Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Wielokrotnie organizowane były także spotkania z przedstawicielami wojewodów, odpowiedzialnych za realizację Programu w województwach, którzy zgłaszali uwagi przekazywane im bezpośrednio przez beneficjentów. W spotkaniach tych brali udział również przedstawiciele organizacji zrzeszających jednostki samorządu terytorialnego.

Jednocześnie zapewniam, że strona rządowa jest otwarta na wszelkie uwagi i wnioski dotyczące realizacji ww. Programu, pod warunkiem jednak, że nie będą one stać w sprzeczności z obowiązującym prawem.

Z poważaniem,



Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Marek Chodkiewicz  
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

- 1) **KPRM DSP** (DSP.INT.4813.21.2018)
- 2) **MI BM-1**