



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.054.2.2026

Warszawa, 08 maja 2026 r.

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 16595 Posła na Sejm RP Piotra Kandyby z dnia 21 kwietnia 2026 r., w sprawie sytuowania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów w obszarach skrzyżowań, przedstawiam następujące stanowisko.

Na wstępie należy wskazać, że zgodnie z § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352), dalej „PTB”, droga powinna zapewniać odpowiednie poziomy bezpieczeństwa i sprawności ruchu użytkownikom, dla których jest przeznaczona.

Ponadto, jak wynika z przepisu art. 19 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. z 2025 r. poz. 889) to zarządca drogi odpowiada za sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg.

Należy mieć zatem na uwadze, że rozwiązania na poszczególnych skrzyżowaniach i ewentualne następstwa z nimi związane nie muszą wynikać z wadliwości przepisów prawa. W obecnie obowiązującym stanie prawnym przepisy techniczno-budowlane określone w PTB dają projektantom dużą swobodę w doborze rozwiązań projektowych. Projektanci, czyli osoby pełniące samodzielne funkcje w budownictwie, dysponują odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, które powinno pozwalać na dobór takich rozwiązań, aby spełnione zostały odpowiednie poziomy bezpieczeństwa i sprawności ruchu drogowego.

Ministerstwo Infrastruktury wspomaga proces projektowania dróg poprzez wydawanie wzorców i standardów (WiS) rekomendowanych przez ministra ds. transportu na podstawie art. 17 ust. 3 ustawy o drogach publicznych. Są one opracowane przez ekspertów w dziedzinie drogownictwa i stanowią zbiór aktualnej wiedzy technicznej.

Katalog dotychczas rekomendowanych WiS dostępny jest na stronie internetowej <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>. W zbiorze aktualnie dostępnych

opracowań znajdują się między innymi zeszyty, które przedstawiają problematykę poruszoną w interpelacji, tj.:

1. Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych (WR-D-41-3),
2. Wytyczne projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 3: Projektowanie przejazdów dla rowerów oraz infrastruktury dla rowerów na skrzyżowaniach i węzłach (WR-D-42-3).

Podkreślenia wymaga jednak fakt, że WiS przeznaczone są do dobrowolnego stosowania, co oznacza, że decyzję o tym, czy i ewentualnie, w jakim zakresie zostaną wykorzystane, podejmuje zarządca drogi lub działający na jego zlecenie projektant, kierując się potrzebą doboru rozwiązań dostosowanych do specyfiki konkretnego zamierzenia budowlanego.

Odnosząc się ogólnie do wątpliwości dotyczących sytuowania przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów w obszarach skrzyżowań należy zwrócić uwagę na kwestie, które mogą determinować, że ich lokalizacja w zbliżeniu do tarczy skrzyżowania w wielu sytuacjach może być rozwiązaniem najbardziej racjonalnym.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na naturalny tor poruszania się pieszych i rowerzystów. Użytkownicy poruszający się drogą dla pieszych, drogą dla rowerów lub drogą dla pieszych i rowerów w sposób intuicyjny oczekiwali będą, że zbliżając się do skrzyżowania kontynuacja ich trasy będzie przebiegała na wprost. W przypadku odsunięcia przejścia od tarczy skrzyżowania, a zatem również od trasy tych użytkowników istnieje duże ryzyko przekraczania jezdni w miejscu do tego nieprzeznaczonym, ponieważ zwiększy to drogę, jaką musi pokonać pieszy.

Drugą kwestią jest dynamika ruchu pojazdów na skrzyżowaniu. Wykonanie manewru skrętu w prawo wymusza na kierowcy redukcję prędkości. Dopiero, gdy pojazd znajduje się na wylocie skrzyżowania następuje ponowne przyspieszenie. W takiej sytuacji usytuowanie np. przejścia dla pieszych odsuniętego od tarczy skrzyżowania na większą odległość może wymuszać na kierowcy dodatkowe hamowanie i powodować zakłócenie płynności ruchu.

W odniesieniu do kwestii widoczności i uspokajania ruchu hulajnóg elektrycznych i osób poruszających się przy użyciu urządzeń transportu osobistego należy zaznaczyć, że w dużej mierze zależą one od przyjętych rozwiązań geometrycznych, które jak już ujęto na początku, są zależne od projektanta i zarządcy drogi.

Mając na uwadze powyższe należy również zaznaczyć, że lokalizacja przejścia dla pieszych powinna być wyznaczana po przeprowadzeniu analizy pod kątem bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego. Przejścia dla pieszych powinny być lokalizowane w miejscach maksymalnie bezpiecznych czyli takich, gdzie ruch pojazdów jest naturalnie uspokojony np. w obszarach skrzyżowań.

Jednocześnie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury, przy opracowywaniu nowych WiS w obszarze drogownictwa lub aktualizacji już rekomendowanych, będzie miało na uwadze poruszone w interpelacji Pana Posła kwestie i przeanalizuje proponowane rozwiązania pod kątem możliwości doprecyzowania lub uzupełnienia istniejących opracowań.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu