



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.68.2026

Warszawa, 16 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19186 Posłanki na Sejm RP pani Iwony Marii Kozłowskiej z 17 sierpnia 2026 r., przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Na wstępie pragnę zauważyć, że w trakcie realizacji inwestycji liniowych o znaczeniu międzynarodowym, takich jak budowa dróg ekspresowych, zawsze dochodzi do ingerencji w istniejące ciągi drogowe. Do zadań inwestora należy ich przebudowa i rozbudowa w celu zapewnienia ciągłości i spójności lokalnych sieci drogowych.

Zgodnie z obowiązującym do dnia 20 września 2022 r., § 8a *rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*, obsługa ruchu z terenów przyległych do pasa drogowego drogi publicznej, z zachowaniem warunków zawartych w § 9, mogła być realizowana przez:

- 1) inne drogi publiczne i drogi wewnętrzne, w tym dojścia i dojazdy do nieruchomości – zlokalizowane poza jej pasem drogowym;
- 2) dodatkowe jezdnie, odpowiadające parametrom technicznym dróg klasy D, L lub Z – zlokalizowane w jej pasie drogowym.

Przy czym dodatkową jezdnię stosuje się w przypadku, gdy w wyniku budowy lub przebudowy drogi nieruchomość przyległa do jej pasa drogowego traci dostęp do drogi publicznej lub w celu ograniczenia liczby zjazdów z jezdni głównej. GDDKiA zobowiązana była do stosowania przedmiotowych przepisów przy projektowaniu i budowie dróg krajowych przez siebie zarządzanych.

Tym samym jezdnia dodatkowa pełni w systemie dróg publicznych funkcję drogi lokalnej i służy obsłudze ruchu z terenów przyległych do pasa tej właśnie drogi lokalnej. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązana była do zaprojektowania i wybudowania ww. dodatkowych jezdni pomimo tego, że faktycznie nie służą one potrzebom zarządcy drogi jezdni głównej tj. GDDKiA, tylko pełnią funkcję drogi lokalnej służącej okolicznym mieszkańcom. Zatem budowa dodatkowych jezdni wzdłuż autostrad i dróg ekspresowych stanowi wypełnienie przez GDDKiA obowiązku poszanowania występujących w obszarze oddziaływania drogi publicznej uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej, co wynika z art. 5 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2025 poz. 418 z późn. zm.).

Zadaniem dodatkowych jezdni zatem jest obsługa ruchu lokalnego jak i umożliwienie zjazdu do przyległych do nich nieruchomości a tym samym nie służą GDDKiA do obsługi jezdni głównej.

Odnosząc się do wnioskowanej budowy chodnika w ciągu drogi dojazdowej nr 18 w m. Skórzewo informuję, że zadanie to nie jest uwzględnione w żadnym dokumencie realizacyjnym zarządcy dróg krajowych.

Niemniej jednak w ostatnich pięciu latach, w powiecie nakielskim, zrealizowane zostały następujące zadania:

- Budowa oświetlenia, zatoki do ważenia w m. Trzeciewnica w ciągu drogi krajowej nr 10 oraz budowa oświetlenia przejścia dla pieszych w m. Elzanowo na drodze krajowej nr 15 zlokalizowanego poza obszarem zabudowanym,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na drodze krajowej nr 10 na odc. Śmielin – Nakło nad Notecią oraz na drodze krajowej nr 25 na odc. Koronowo – Tryszczyn,
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na drodze krajowej nr 10 na odc. Mrozowo – Kruszyniec, drodze krajowej nr 25 na odc. Orzełek – Gościeradz, drodze krajowej nr 56 w m. Kotomierz,

w ramach których m.in. znacząco poprawiono bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu na 43 przejściach dla pieszych.

Ponadto w trakcie realizacji jest zadania pn. Budowa drogi dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 10 w m. Sadki, w ramach którego wybudowany zostanie chodnik o długości ok 0,5 km.

Przedstawiając powyższe, uprzejmie informuję, że z uwagi na ogromne zapotrzebowanie inwestycyjne na istniejącej sieci dróg krajowych w całym kraju, inwestycje infrastrukturalne muszą być planowane z jak największą starannością, przewidując ich efekty dla całej zarządzanej sieci oraz wszystkich jej użytkowników z uwzględnieniem dostępnych środków. Zapewniam równocześnie, że Ministerstwo Infrastruktury uważnie przygląda się wszelkim postulatam i wnioskom społeczeństwa. Należy jednakże mieć na

względnie dostępny limit finansowy oraz określone w zakresie infrastruktury drogowej priorytety rozwojowe. Dlatego też nie jest obecnie możliwa jednoczesna realizacja wszystkich zidentyfikowanych potrzeb z uwagi na ograniczenia budżetowe, które w wielu przypadkach skutecznie uniemożliwiają działania resortu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu