



**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Warszawa, dnia 4 października 2017 r.

DDP.4.0530.1.2017.GK.1  
NK: 156181 /17

**ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI**

Minister Infrastruktury i Budownictwa, działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), po rozpatrzeniu pisma z dnia 13 września 2017 r. (data wpływu 18 września 2017 r.), przy którym przekazano petycję dot. „naprawy błędu w obwieszczeniu Dz. U. z dnia 29.01.2016 poz. 124”, zawiadamia że petycja na tym etapie została rozpatrzona negatywnie.

**UZASADNIENIE**

Zawarte w rozporządzeniu 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) przepisy techniczno-budowlane dotyczące poszczególnych elementów dróg publicznych nie mogą być uznane za „błędy”. Wprowadzenie regulacji do powszechnego, obligatoryjnego stosowania, w postaci aktu wykonawczego do ustawy, poprzedzone jest szeregiem prac merytorycznych i konsultacyjnych, wynikających nie tylko bezpośrednio z samego procesu legislacyjnego, lecz z obowiązku szczegółowego uzasadnienia projektowanych regulacji. Uzasadnienie to oparte jest przeważnie na doświadczeniach praktycznych projektantów, zarządców dróg publicznych lub organów administracji architektoniczno-budowlanej i nadzoru budowlanego, a także na doświadczeniach teoretycznych krajowych i zagranicznych jednostek naukowych.

Odnosząc się do poszczególnych przepisów:

- a) w § 15 ust. 1 ww. rozporządzenia określono normatywne szerokości pasów ruchu, jako wartości stałe, w zależności od klasy drogi. W kolejnych ustępach tego paragrafu przewidziano możliwość modyfikacji szerokości, określonych w ust. 1. I tak, zgodnie z ust. 2, na drogach klas Z, L i D szerokość pasa ruchu może być zwiększona do maksymalnie 3,50 m, jeżeli taka potrzeba wynika z prognozowanej struktury rodzajowej lub ilościowej ruchu. Z kolei w myśl ust. 3 na drogach dwujezdniowych szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona w zależności od klasy drogi do konkretnych wartości. Również, w myśl ust. 4, w przypadku konieczności zastosowania rozwiązań uspokajających ruch na drogach klas G, Z, L i D na terenie zabudowy, szerokość pasa ruchu może być zmniejszona o 0,25 m względem wartości określonych w ust. 1.

Zastosowanie szerokości pasa ruchu większej niż 3,5 m możliwe jest na drodze klasy A i S, a poza wskazanymi przypadkami, nie znajduje ono uzasadnienia. Szeroki pas ruchu, przy

uwzględnieniu maksymalnych dopuszczalnych szerokości pojazdów, jakie mogą poruszać się po drogach publicznych, zachęca do podejmowania ryzykownych manewrów wyprzedzania (na tzw. „trzeciego”), a to z kolei jest bezpośrednią przyczyną zderzeń czołowych niosących za sobą największe prawdopodobieństwo ofiar śmiertelnych.

W tym miejscu należy również podkreślić, że przepisy ww. rozporządzenia, przy zachowaniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2017 r. poz. 1332, z późn. zm.), przepisów o drogach publicznych oraz przepisów odrębnych, a także ustaleń Polskich Norm, zapewniają w szczególności spełnienie wymagań podstawowych dotyczących bezpieczeństwa użytkowania,

- b) zgodnie z § 38 ust. 1 ww. rozporządzenia na drogach klasy GP, G i Z, w zależności od potrzeb, w tym ruchu lokalnego i pieszych, część pobocza przylegająca do jezdni może być utwardzona. Z przepisu tego nie wynika, że ograniczono możliwość stosowania utwardzonego pobocza wyłącznie do dróg klasy GP, G i Z poza terenem zabudowy.

Podsumowując, sygnały od projektantów, stwierdzające że nie można zaprojektować wybranych elementów dróg zgodnie z ich wolą, nie są wyczerpującą przesłanką pozwalającą za uznanie powszechnie obowiązującego warunku technicznego za błąd.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 ustawy o petycjach, podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji może pozostawić bez rozpatrzenia petycję złożoną w sprawie, która była przedmiotem petycji już rozpatrzonej przez ten podmiot, jeżeli w petycji nie powołano się na nowe fakty lub dowody nieznanne podmiotowi właściwemu do rozpatrzenia petycji. W takim przypadku, podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji niezwłocznie informuje podmiot wnoszący petycję o pozostawieniu petycji bez rozpatrzenia i poprzednim sposobie załatwienia petycji.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ww. ustawy, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Jarosław Waszkiewicz  
Dyrektor  
Departamentu Dróg Publicznych