

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 195)
z dnia 4 grudnia 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 195)

4 grudnia 2025 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych oraz niektórych innych ustaw (druki nr 1938 i 1952);
- informacja ministra infrastruktury na temat planowanych zmian w zakresie funkcjonowania sygnalizacji świetlnych, w tym tzw. sekundników – przedstawienie wyników przeprowadzonej analizy z 2024 roku wraz z propozycjami zmian.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Lewandowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii wraz ze współpracownikami, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, dr hab. inż. **Janusz Bohatkiewicz** dyrektor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów wraz ze współpracownikami, dr inż. **Damian Iwanowicz** adiunkt na Wydziale Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Bydgoskiej oraz **Krzysztof Osiński** specjalista ds. legislacji Związku Województw RP.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Adam Niewęglowski** i **Ewelina Roguska** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Polska2050)**:

Dzień dobry. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie: w punkcie pierwszym rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych oraz niektórych innych ustaw (druki nr 1938 i 1952); w punkcie drugim informacja ministra infrastruktury na temat planowanych zmian w zakresie funkcjonowania sygnalizacji świetlnych, w tym tzw. sekundników – przedstawienie wyników przeprowadzonej analizy z 2024 r., prawdopodobnie też analizy z 2025 r., wraz z propozycjami zmian.

Szanowni państwo, czy są uwagi do porządku obrad? Nie słyszę uwag. Stwierdzam, że przyjęliśmy. Przechodzimy do realizacji punktu pierwszego.

Dziś na posiedzeniu plenarnym Sejmu odbyło się drugie czytanie projektu ustawy. Zgłoszono dwie poprawki. Sejm ponownie skierował projekt ustawy do Komisji w celu zaopiniowania poprawek i przedstawienia sprawozdania.

Szanowni państwo, rozpatrywanie poprawek będzie odbywało się w tradycyjnym porządku przyjętym w naszej Komisji. W związku z tym bardzo proszę o przedstawienie poprawki nr 1. Klub Parlamentarny Polska 2050, pan poseł Wnuk.

Poseł **Kamil Wnuk (Polska2050)**:

Panie przewodniczący, niestety za bardzo nie słyszałem, ale dosłyszałem moje nazwisko. Rozumiem, że chodzi o przedstawienie poprawki, tak?

Przewodniczący poseł **Mirosław Suchoń (Polska2050)**:

Panie pośle, to trzeba lepiej nastawiać uszy. Proszę przedstawić poprawkę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Przepraszam, zdecydowanie za słabo nastawiłem lewe ucho, ale prawe ucho wszystko nadrabia, dlatego moim prawym uchem usłyszałem, że chodzi o przedstawienie poprawki. Poprawka tak naprawdę wraca do wcześniejszego zapisu ustawy mówiącego o tym, że radcy prawni i adwokaci mogą być także pełnomocnikami na walnych zebraniach spółdzielni mieszkaniowych. Mając tutaj na uwadze konsultacje z Naczelną Izbą Adwokacką, a także fakt, że przy innych zapisach ustawy ten projekt ustawy mógłby być w tym momencie niekonstytucyjny, ponieważ zabierałby możliwości wykonywania swojego zawodu radcom prawnym i adwokatom, stąd nasza poprawka. Zależy nam na tym, żeby ta ustawa weszła w życie, żeby była zgodna z konstytucją i innym prawodawstwem w Polsce, dlatego jest prośba do wszystkich członków Komisji o pozytywne zaopiniowanie tej poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo, bardzo proszę, musimy troszeczkę uspokoić rozmowy, dlatego że system nagłośnienia prawdopodobnie wymaga jeszcze dostrojenia. Obecnie nie jest to chyba najlepszy system, tak że bardzo proszę o to, żebyśmy oszczędzali na rozmowach.

Szanowni państwo, poprawka została zgłoszona i przedstawiona przez pana posła. Bardzo proszę w pierwszej kolejności Biuro Legislacyjne o ustosunkowanie się do tej poprawki. Bardzo proszę.

Legislator Adam Niewęglowski:

Szanowna Komisjo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam, panie mecenasie. Szanowni państwo, w tej sali jest tak dziwny pogłos, że naprawdę... Bardzo proszę wysłuchać pana mecenas.

Legislator Adam Niewęglowski:

Bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Szanowna Komisjo, tutaj jest tylko drobna korekta techniczna. Nie jest to żadna zmiana, tylko po prostu w poleceniu nowelizacyjnym, w poprawce, w dodawanym ust. 12... Oczywiście, chodzi o ust. 1². Czasami, jak się zapisuje w edytorze tekstu, ust. 1² zamienia na ust. 12. Rozumiem, że chodzi o ust. 12. Tam należałoby dodać pkt 1a w brzmieniu „adwokat lub radca prawny”. Jeżeli poprawka będzie dodana głosowaniem podczas trzeciego czytania, to tak będzie wprowadzona.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To państwo wprowadzają te zmiany, jak rozumiem? Dziękuję bardzo. Czy są głosy w sprawie tej poprawki? Nie widzę. Jakie jest stanowisko rządu? Pan minister Lewandowski, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju i Technologii Tomasz Lewandowski:

Pozytywne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania?

Poseł Piotr Uściński (PiS):

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Jest sprzeciw. Przechodzimy do głosowania. Szanowni państwo, będziemy głosować z wykorzystaniem urządzeń elektronicznych. Bardzo proszę, aby państwo posłowie zalogowali się do systemu. Przypominam, że głosujemy z wykorzystaniem swojej legitymacji poselskiej. Jeżeli ktoś nie ma przy sobie legitymacji, tymczasową kartę do głosowania może wyrobić w sekretariacie. Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowało 25 osób. Za – 17, przeciw – 8, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka została zaopiniowana pozytywnie.

Przechodzimy do poprawki nr 2. Klub Parlamentarny Koalicja Obywatelska. Kto z państwa posłów będzie... Bardzo proszę, pani posłanka Niezgodzka.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, to jest poprawka, która dotyczy zmiany w ustawie o Krajowym Zasobie Nieruchomości. Proponujemy zmienić definicję mieszkania na wynajem na: „mieszkanie zrealizowane na nieruchomości pochodzącej z Zasobu, przeznaczone na wynajem na podstawie umowy najmu instytucjonalnego lub najmu instytucjonalnego z dojściem do własności albo” – i to jest ta zmiana – „będące przedmiotem spółdzielczego lokatorskiego prawa do lokalu mieszkalnego”.

Zmiana tej definicji polega na tym, że spółdzielnie, które będą budowały mieszkania na gruntach pochodzących z zasobu KZN-u, będą mogły dla tych mieszkań ustanawiać spółdzielcze lokatorskie prawo. Tego konkretnie dotyczy ta poprawka. To jest poprawka, która umożliwi bardziej efektywną współpracę KZN-u i spółdzielni i będzie dawała spółdzielniom szansę ustanawiania prawa, które jest im najbliższe, czyli spółdzielczego lokatorskiego prawa, a nie tylko najmu instytucjonalnego lub najmu z dojściem do własności, tak jak to dzisiaj mówi dzisiaj definicja KZN-u.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję. Czy w sprawie tej poprawki są jakieś głosy? Nie słyszę głosów. Biuro Legislacyjne, panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Adam Niewęglowski:

Szanowna Komisjo, tutaj mamy tylko dwa pytania do wnioskodawcy bądź strony rządowej. Po pierwsze, wyrażamy wątpliwość, czy na takim etapie dodanie takiej zmiany nie wykracza poza zakres przedłożenia. To jest wątpliwość pod rozważę Komisji, ewentualnie strony rządowej i wnioskodawcy.

Drugie pytanie też jest do strony rządowej. Czy takie rozszerzenie w tym miejscu właśnie tej definicji, która jest używana w całej ustawie, nie rezonuje w tym zakresie... na pozostałe przepisy ustawy? Czy nie są ewentualnie potrzebne jakieś dodatkowe zmiany, które uwzględnią to, że w tym przepisie rozszerzamy tę definicję? Definicja jest później używana w całej ustawie. To jest pytanie. Z pewnością strona rządowa, która najlepiej zna praktykę stosowania tej ustawy, chętnie odpowie na to pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie. Bardzo proszę, pan minister Tomasz Lewandowski.

Podsekretarz stanu w MRiT Tomasz Lewandowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, po pierwsze, pozytywnie oceniamy tę poprawkę.

Po drugie, wobec wątpliwości, które się pojawiły – czy poprawka jest, czy nie jest poza zakresem ustawy – chciałem zwrócić uwagę, że ustawa dotyczy regulacji i działalności spółdzielni mieszkaniowej. Poprawka jest skierowana na rozbudowę spółdzielczego lokatorskiego prawa do lokalu i możliwości realizacji tego prawa w oparciu o grunty KZN-u, więc w naszym przekonaniu...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Przepraszam. Panowie, panowie! Bardzo proszę szanownych panów posłów o uspokojenie rozmów, w szczególności... Dziękuję bardzo. Proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MRiT Tomasz Lewandowski:

W naszym przekonaniu poprawka mieści się w zakresie regulacji tej ustawy. Wysoka Izba była już świadkiem wielu propozycji zmian ustawowych, poprawek, które nie miały absolutnie nic wspólnego z projektem ustawy. W tym przypadku nie mamy do czynienia z taką sytuacją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wątpliwości w zakresie materii ustawy zostały więc rozwiane. Bardzo dziękuję, panie ministrze. Rekomendacja czy opinia rządu jest pozytywna.

Przystępujemy do zaopiniowania poprawki nr 2. Przystępujemy do głosowania. Bardzo proszę o uruchomienie systemu. Kto z pań i panów posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem poprawki nr 2? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników. Głosowały 24 osoby. Za – 16, przeciw – 3, wstrzymało się 5 osób. Stwierdzam, że poprawka została pozytywnie zarekomendowana przez Wysoką Komisję.

Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie poprawek. Komisja musi jeszcze wybrać posła sprawozdawcę. Proponuję, aby sprawozdawcą został pan poseł Kamil Wnuk, który dotychczas pełnił tę rolę. Czy są inne propozycje? Nie słyszę. Czy pan poseł wyraża zgodę? Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec wybrania pana posła Wnuka na sprawozdawcę? Nie słyszę sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja podjęła tę decyzję i wybrała posła Kamila Wnuka na sprawozdawcę Komisji.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050):

Dziękuję za zaufanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję państwu za udział w tej części.

Szanowni państwo, mam dwa komunikaty, a w zasadzie jeden komunikat. Została do państwa rozesłana informacja o tym, że do 12 grudnia czekamy na propozycje do planu pracy. To jest termin, po którym zamkniemy zgłoszenia i przygotujemy propozycję planu pracy do przyjęcia przez Komisję.

Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Jednocześnie, widząc panią posłankę Barbarę Oliwiecką, która nie zwraca uwagi na słowa przewodniczącego, pragnę pani posłance Barbarze Oliwieckiej złożyć w imieniu Wysokiej Komisji najserdeczniejsze życzenia imieninowe, wiele pomyślności, zdrowia i radości, a przede wszystkim satysfakcji z wykonywania obowiązków poselskich ku zadowoleniu obywateli. Dziękuję bardzo.

Jako że dotarł pan minister Stanisław Bukowiec, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury – którego witam – przechodzimy do realizacji drugiego punktu porządku dziennego. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu i przedstawienie informacji w zakresie planowanych zmian dotyczących sygnalizacji świetlnej, w tym sekundników, oraz zaprezentowanie wyników analizy, o której rozmawialiśmy na posiedzeniu Komisji wiosną. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, wszyscy zebrani na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, szanowni państwo, jak informowałem państwa na posiedzeniu Komisji Infrastruktury 5 sierpnia 2025 r., obecnie prowadzone są intensywne działania mające na celu zreformowanie całego systemu zarządzania ruchem, w tym zmiany w zakresie znaków i sygnałów drogowych. Wynika to z konieczności dostosowania do współczesnej wiedzy, wyzwań i realiów przepisów, których korzenie sięgają instrukcji o znakach i sygnałach drogowych z 1975 r.

W pierwszej kolejności podjęto działania związane z nowelizacją obowiązujących rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych w zakresie oznakowania kierunkowego, które było badane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. W ten sposób realizujemy uchwały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 9 grudnia 2024 r. Prace w tym zakresie są na końcowym etapie. W obu przypadkach projekty rozporządzeń przekazane zostały do Rządowego Centrum Legislacji celem rozpatrzenia przez komisję prawniczą.

Kolejnym etapem będzie wydanie nowego aktu prawnego regulującego kwestie związane z wzorami i stosowaniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, z warunkami, jakie muszą spełniać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także z podstawowymi zasadami lokalizowania znaków i sygnałów drogowych, do czego zobowiązuje ministra infrastruktury nowa delegacja ustawowa zawarta w art. 7 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Celem wydania nowych przepisów będzie przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały aktualnym potrzebom i możliwościom. Nowe przepisy będą przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania będą przyczyniać się do poprawy ich bezpieczeństwa głównie poprzez czytelne i zrozumiałe organizacje ruchu na drogach.

W ramach tych prac określone zostaną również nowe wymagania dotyczące sygnałów i sygnalizatorów drogowych, w tym także liczników czasu, tzw. sekundników. W tym celu w ubiegłym roku na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytut Badawczy Dróg i Mostów opracował wytyczne organizacji ruchu drogowego z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej jako narzędzia do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto w tym roku na zlecenie resortu infrastruktury opracowano analizę warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Analizę tę zrealizowało konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Obecnie trwa procedura odbioru ww. zamówienia od wykonawcy. Wyniki tych analiz zostaną wzięte pod uwagę podczas planowanych prac legislacyjnych. Ostatnim etapem będą natomiast zmiany w zakresie procedur zarządzania ruchem i sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem, o czym szczegółowo informowałem Wysoką Komisję w sierpniu br.

Pozwolę sobie przypomnieć również informację, że ustawa, która uchyla obecnie obowiązujące akty wykonawcze oraz nakazuje wydanie nowego rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych do września 2026 r., weszła w życie w sierpniu 2022 r., jednak poprzedni rząd nie podjął wystarczających działań w kierunku opracowania nowych przepisów. Niestety, z uwagi na ogrom prac analitycznych i legislacyjnych niezbędnych do rzetelnego przygotowania nowego rozporządzenia, a także na rozbudowany proces konsultacji wynikający z oddziaływania rozporządzenia, konieczne będzie odsunięcie w czasie terminu wejścia w życie nowych przepisów. Prace w tym zakresie już trwają i liczę na przychyłność Wysokiej Komisji, gdy projekt ustawy wydłużającej okres na wdrożenie nowych regulacji zostanie przedłożony do rozpatrzenia.

Teraz zaś o zaprezentowanie szczegółowych wyników analizy dotyczących sygnalizacji drogowej proszę pana dra inż. Damiana Iwanowicza, na co dzień wykładowcę akademickiego na Uniwersytecie Bydgoskim, głównego autora tego opracowania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Zgodnie z rekomendacją pana ministra bardzo proszę pana dra inż. Damiana Iwanowicza o zaprezentowanie wyników opracowania.

Adiunkt na Wydziale Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska Politechniki Bydgoskiej dr inż. Damian Iwanowicz:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, jest mi niezmiernie miło, że mogę dzisiaj podzielić się jednym ze swoich najważniejszych osiągnięć dla Rzeczypospolitej, jakie przyszło mi opracować, a więc potencjał do zmian drogowej sygnalizacji świetlnej. Zrobię to tylko pokrótce, ponieważ wolałbym merytorycznie odpowiadać państwu na pytania, które pewnie będą się u państwa rodziły.

Opracowanie zostało sporządzone w trzech...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie doktorze, proszę chwileczkę poczekać. Szanowni państwo, jesteśmy w trudnej w zakresie nagłośnienia sali. Bardzo proszę, naprawdę bardzo państwa proszę, żeby konieczne rozmowy przenieść poza salę, żeby umożliwić dyskusję, żebyśmy wszyscy się słyszeli. Bardzo proszę o kontynuowanie.

Adiunkt na WBAiIŚ PB dr inż. Damian Iwanowicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Opracowanie składa się z trzech tomów. Dwa pierwsze tomy, bardzo obszerne, związane są z analizą istniejących wyników badań oraz legislacji prawnej. Dość powiedzieć, że prześledzono w tym zakresie 191 pozycji literaturowych, w tym aż 176 branżowych, czysto technicznych, związanych z drogową sygnalizacją świetlną, ale nie tylko, bo także z zachowaniami użytkowników infrastruktury drogowej. Efektem tego są tzw. propozycje dla wzorców i standardów dla drogowej sygnalizacji świetlnej, które w ubiegłym roku zostały oddane w państwa ręce. W związku z prowadzonymi natomiast w tym roku pracami nad dalszymi aktualizacjami zmian w zakresie zarządzania ruchem, znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego również zostałem poproszony o to, aby aktualizować zaproponowane wtedy propozycje.

Szanowni państwo, ponieważ, jak powiedziałem na wstępie, wolałbym tutaj dysponować swoją wiedzą i czasem w roli odpowiadającego na rodzące się pytania czy może wątpliwości, aby odpowiedzieć państwu na rodzące się wątpliwości, przejdę tylko i wyłącznie do syntezy.

Szanowni państwo, badając zatwierdzone organizacje ruchu, stwierdzono wyłącznie 12,6% zgodności dokumentacji technicznej z istniejącymi formalnymi zasadami, w jaki sposób ta dokumentacja powinna zostać przygotowana, co stwarza dość duży znak zapytania dotyczący tego, w jaki sposób w dzisiejszych czasach przygotowywane są te projekty. Oprócz tego stwierdzono pewne niespójności i mankamenty związane... I tutaj są tylko skrótowo wspomniane

w cudzysłowach pewne elementy związane ze sterowaniem ruchem drogowym, jak na przykład: wątpliwości prawne co do stosowania sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką; wątpliwości prawne co do tego, w jaki sposób nadawać sygnały świetlne dla kierujących pojazdami innymi niż środkami publicznego transportu zbiorowego na tzw. buspasach; brak jednoznacznej informacji, w jaki sposób ma być prowadzona informacja dla kierujących pojazdami czy pieszych poprzez wyświetlacze czasu. Wszystkie te nieścisłości i to, ile tego zostało zdiagnozowane, zostało tutaj państwu wyliczone.

Należy wspomnieć, że w ocenie kierujących pojazdami oraz pieszych, która została przeprowadzona na rzecz tego zadania, dość, myślę, nieoczekiwanie, ale pozytywnie odebrane zostały pewne możliwe potencjalne zmiany w funkcjonowaniu tej sygnalizacji świetlnej, nie tylko w świetle strat czasu, co jest bardzo dużym pozytywem, co zostało wykorzystane w naszych propozycjach, aby przedstawić to dla potencjalnych użytkowników tych dokumentów, w jaki sposób sygnalizacji świetlne można projektować... Uwzględniono najistotniejsze oczekiwania branży. Mam na myśli w szczególności ankietę przeprowadzoną wśród organów zarządzających ruchem na drodze, a więc potencjał wyświetlaczy czasu nazwanych tutaj sekundnikami, który w ponad 50% został przychylnie oceniony przez organizatorów ruchu drogowego na naszych drogach. To także sygnalizatory dla publicznego transportu zbiorowego, i nie tylko. Postulaty te zostały uwzględnione w 100%. Sygnalizatory ostrzegawcze również zostały uwzględnione, większość z tych postulatów oraz inne, których na razie nie będę wymieniał w szczególności. Jeżeli będą pojawiać się te pytania, to oczywiście bardzo proszę o ich zadanie.

Przechodząc do skrótego podsumowania rekomendacji, najważniejszym istotnym punktem jest uporządkowanie i ustandaryzowanie rekomendacji w zakresie nomenklatury, rozwiązań technicznych oraz stosowania nazewnictwa w drogowej sygnalizacji świetlnej, aby uspołnić ten system dla szerokiego grona odbiorców, organów zarządzających ruchem. Gwoli przypomnienia, mamy co najmniej cztery ramy: na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Chodziło o standard dla wszystkich, aby użytkownik drogi, niezależnie od tego, po jakiej sieci drogowej się porusza, dostawał dokładnie tę samą dyspozycję sygnału drogowego, aby wiedział, w jaki sposób się zachować, i aby rozwiązania były w tym zakresie spójne.

Idąc dalej, zastosowano potencjalne możliwości w zakresie sygnału dopuszczającego skręcanie w kierunku wskazanym strzałką, aby można było dopuścić do większej liczby możliwości stosowania tego sygnału. Metodami inżynierii ruchu bardzo mocno obciążono natomiast te zakresy, które wychodziły poza dzisiejsze możliwości. Tutaj wspomnę tylko o wymogach stawianych poprzez widoczność.

To także możliwości stosowania wyświetlaczy czasu w sygnalizacji innej niż stałoczasowa, która również została obwarowana pewnymi ścisłymi ramami inżynierii ruchu mówiącymi, w jaki sposób miałyby to być projektowane przez projektantów programu sygnalizacyjnego. To także zmiany w zakresie nadzorów, ponieważ było to... Przepraszam, kierujących rowerem. Postulowane było również to, iż czytelność obecnych sygnalizatorów S-1 i S-3 budzi pewne wątpliwości, w szczególności w towarzystwie sygnalizatora ogólnego dla pozostałych uczestników ruchu zmotoryzowanego. Te zmiany również zostały zaproponowane.

Również niechronieni uczestnicy ruchu z dysfunkcją wzroku zostali tutaj potraktowani priorytetowo, aby rozszerzyć i uzupełnić pewne braki formalne w dzisiejszym istniejącym stanie o pewne zagadnienia, które dzisiaj możemy już wprowadzać na nasze drogi na podstawie wyników analiz i badań. Szczegółowe warunki nadzoru to jest to, co wcześniej zapowiedziałem. Jest to element, który budził najwięcej kontrowersji w rozpatrywanej dokumentacji technicznej. Te warunki nadzoru zostały więc bardzo szczegółowo scharakteryzowane, aby nikomu nie sprawiało to trudności przy projektowaniu projektów z drogową sygnalizacją świetlną.

To także wprowadzenie nowych rodzajów sygnalizacji, w tym dozującej ruch na jezdnię główną, nie tylko na łącznicach węzłów, oraz nieco zaktualizowane metody obliczeń tzw. czasów bezpieczeństwa, a więc to, co jest najistotniejsze z punktu widzenia kierowania uczestnikiem ruchu pomiędzy rozpoczęciem nadawania sygnału zielonego z jednego przykładowego wlotu skrzyżowania a następnym.

Na tym chciałem zakończyć tę syntezę, ponieważ, jak powiedziałem, wolę oddać się w państwa ręce i poodpowiadać na pytania rodzące potencjalne wątpliwości. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Panie ministrze, czy jest jeszcze potrzeba jakiegoś podsumowania?

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Nie, myślę, że nie. Myślę, że informacje, które przekazał pan doktor, są syntetyczne. Jeżeli państwo macie pytania, to cały zespół jest oczywiście gotowy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Proszę o ewentualne zabieranie głosu. Nie widzę chętnych. Zamykam listę.

Ja mam jedno pytanie. Panie ministrze, po pierwsze, w jakim czasie można spodziewać się... Rozumiem, że prace będą niestety trwałe i będą wymagały szczególnego zaangażowania. Pytanie, w jakim terminie te zasady mogą zostać wdrożone. Po drugie, czy ministerstwo rozważa jakąś inną formę nadzoru albo weryfikacji kompetencji, weryfikacji wykonywanych projektów? Z analizy jasno wynika – spotykamy i widzimy to na drodze jako kierowcy, jako piesi, jako rowerzyści używający urządzeń transportu osobistego – że organizacja ruchu, powiem kolokwialnie, mogłaby być lepsza. To oznacza to, co wyszło w badaniach, że organizacja ruchu nie trzyma standardów, które są przyjęte w ramach przepisów. Jest więc pytanie, czy jest planowana jakaś weryfikacja osób, które to wykonują, nie wiem, analiza jakości itd., bo wydaje się, że mamy duży potencjał w tym zakresie. Dopuszczenie do wykonywania różnej działalności jest w oparciu o, nie wiem, egzamin, kurs itd., natomiast później brakuje weryfikacji jakości wykonywanej pracy. Jest więc pytanie – to jest drugi obszar – czy z tego punktu widzenia... Moim zdaniem jest bardzo niebezpieczne, że mamy niską jakość organizacji ruchu.

Mam też pytanie do pana doktora. Czy pan doktor był uprzejmy przybliżyć najbardziej radykalną czy rewolucyjną zmianę, która wynika z opracowanej dokumentacji? Powiem szczerze, że nawet to syntetyczne przedstawienie jest niezwykle interesujące. Widać, że wykonana została bardzo duża praca, natomiast jest pytanie o zmiany najbardziej radykalne czy służące poprawie jakości ruchu, płynności ruchu itd. Czy są tu ewentualnie przykłady konkretnych rozwiązań?

Z mojej strony to byłyby te pytania. Czy ze strony państwa posłów są chętni w tej rundzie? Na ten moment nie widzę. W związku z tym pozwolę sobie oddać głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, odpowiem na pierwsze pytanie. O odpowiedź na drugie pytanie poproszę pana naczelnika Grzegorza Kuczaję, który nadzoruje ten obszar, i później pana doktora.

Rozglądałem się po sali i nie widzę pana posła przewodniczącego Adamczyka. Szkoda, bo chciałem zapytać go o to, co się zdarzyło, że od sierpnia 2022 r. do końca sprawowania funkcji ministra infrastruktury nie podjął żadnych, ale to żadnych kroków, żeby to rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych wdrażać w życie. Pan przewodniczący pyta, jaki czas jest potrzebny. Prace rozpoczęliśmy tak naprawdę w 2024 r., po objęciu funkcji ministra infrastruktury przez pana ministra Dariusza Klimczaka, więc brakuje nam tych dwóch lat, od 2022 r. do 2024 r. Wydaje się więc, że realne byłoby przesunięcie już szczegółowych rozwiązań na dwa lata później, czyli nie na 2026 r., ale na 2028 r. Mogę to mówić na podstawie tego, co w tej chwili widzimy. Działamy, ale straconego czasu nie uda się nadrobić. To jest odpowiedź na pierwsze pytanie.

Teraz poproszę pana naczelnika Kuczaję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Panie naczelniku, bardzo proszę.

Radca w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Grzegorz Kuczaj:

Witam państwa ponownie. Jeśli chodzi o uprawnienia dla osób, które sporządzają organizacje ruchu bądź też – inaczej – osób, które w tej chwili je zatwierdzają, bo również takie osoby w tym momencie nie muszą posiadać żadnych uprawnień, jest to temat w resorcie znany od dłuższego czasu. Jednocześnie jest to temat bardzo trudny do rozwiązania, bo, jak państwo wiecie, przez lata przejawiały się raczej tendencje do zdejmowania obowiązku uzyskiwania uprawnień. Raczej szliśmy w drugą stronę, czyli luzowaliśmy wymagania. Niestety faktycznie widzimy, że idziemy w ślepą uliczkę, i w pewnym momencie jednak musimy zacząć wymagać.

Oczywiście dzisiaj nie powiemy państwu, czy to będzie forma certyfikatu uprawnień zawodowych, tak jak mają to na przykład izby inżynierów, czy będzie to jakakolwiek inna forma, ale widzimy ten problem. Na pewno będziemy chcieli go rozwiązać. Mamy już pewne przemyślenia

o tym, jak to zrobić, ale, tak jak pan minister informował na poprzednich posiedzeniach Komisji, przyjęliśmy pewne kroki postępowania. Zaczynamy od znaków, bo wydaje nam się, że to jest najpilniejsze, i na dalszym etapie będziemy zajmować się generalnie procesem zarządzania ruchem, a w ramach tego będziemy chcieli również zastanowić nad kompetencjami osób, które w tym procesie biorą udział.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie naczelniku. Może tylko zasugeruję, żeby był jednak obecny ten element weryfikacji jakości, dlatego że mamy tu do czynienia z bardzo ważną materią bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To przekłada się na ilość różnego rodzaju zdarzeń. W związku z tym w mojej ocenie jakiś element weryfikacji jakości pracy byłby wskazany. To zostawiam do rozważenia.

Poproszę pana dra inż. Damiana Iwanowicza o ustosunkowanie się do drugiej części, czyli najbardziej charakterystycznych propozycji zawartych w opracowaniu. Bardzo proszę, panie doktorze.

Adiunkt na WBAiŚ PB dr inż. Damian Iwanowicz:

Dziękuję za to radykalne pytanie, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Charakterystyczne.

Adiunkt na WBAiŚ PB dr inż. Damian Iwanowicz:

O, dobrze: charakterystyczne. Przejdę trochę od ogółu do szczegółu. Pracom przyświecało oczekiwanie społeczne co do tego, w którą stronę chcemy iść, jak wygląda dzisiejsza polityka transportowa, jak wygląda dzisiejsza demografia i, jak się spodziewam, z jakimi wyzwaniem będziemy mieli do czynienia za 10, 15 lat. Nie będę ukrywał, że główny nacisk poszedł na niechronionych uczestników ruchu drogowego, aby uwzględnić dzisiejsze standardy projektowania drogowego również w projektowaniu organizacji ruchu. Te zazębianie ze sobą części w dzisiejszych uwarunkowaniach prawa nie są niestety spójne. Kierując się tymi zmianami, zaproponowano chociażby lepsze traktowanie kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną, jak i wszelkiego rodzaju innej maści środków mikromobilności, a także pieszych oraz osób niepełnosprawnych. W niektórych elementach wyszczególniono, w jaki sposób należy projektować przejścia dla pieszych, sygnalizację świetlną, aby uwzględnić ich potrzeby.

Drugą z rewolucyjnych zmian – przez którą dość szybko przeskoczyłem, prezentując tę syntetyczną prezentację – jest wskazanie możliwości rezygnacji z konieczności zatrzymywania się na sygnale zielonej strzałki. Myślę, że to jest najbardziej radykalne. Może przedstawię kilka dowodów. Po przeprowadzeniu analizy wyników badań na ponad 1,5 tys. przypadków z Bydgoszczy, Torunia, Inowrocławia, Warszawy, Grudziądza – myślę, że nie pominąłem żadnego z ważniejszych miast, w których zostały przeprowadzone te badania – okazało się, że 88% z nas nie zatrzymuje się. Co więcej, im gorsze są warunki ruchu, tym bardziej jesteśmy skłonni nie zatrzymać się. Patrząc po analizach zdarzeń drogowych z niechronionymi użytkownikami dróg na „zielonej strzałce”, jest to poniżej 1%. Jest to ok. 416 zdarzeń drogowych, z czego 0,07%, zdarzeń drogowych jest z jakimś uszczerbkiem na zdrowiu, więc jest to skala dość minimalna w skali całej puli zdarzeń drogowych. Średniorocznie to ok. 45 tys. zdarzeń drogowych na sygnalizacji świetlnej.

Śladem krajów zachodnich uznano zatem, że jesteśmy ostatnim krajem w Unii Europejskiej, gdzie przy sygnalizacji świetlnej z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką należy się zatrzymać. Zaproponowaliśmy troszeczkę inne możliwości, aby po prostu nie zatrzymywać się, natomiast jest to teraz obwarowane bardzo mocno z punktu widzenia inżynierii drogowej, ponieważ stosowanie takiego sygnału będzie bardzo mocno uzależnione od kwestii widoczności. Jeżeli widoczności na pieszego, na kierującego rowerem, na kierującego pojazdem nie będzie, to ten sygnał nie będzie miał prawa być wdrożony na drogę. W czasie reakcji i w zachowaniu kluczowa jest więc kwestia widoczności, to, że kierujący pojazdem widzi i wie, jaki rodzaj postępowania dobrać. To zostało bardzo mocno obwarowane ścisłymi zasadami inżynierii ruchu i w proponowanych przez nas zapisach z wzorców i standardów zostały wyprowadzone tabele, wzory tego, w jaki sposób inżynier ma sprawdzić analizę widoczności, tego, czy warunki postrzegania niechronionego użytkownika drogi są spełnione, czy nie. To będzie podstawowa decyzja do wdrożenia takiego sygnału, plus pozostałe obostrzenia, jak na przykład prędkość dopuszczalna 50 km/h, bo też nie wyobrażam sobie, żeby dopuszczać to na skrzyżowaniach z większymi prędkościami.

Inną z takich rewolucji jest chociażby lista pytań kontrolnych dla audytorów i inspektorów bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego do tej pory nie było. Obecnie mamy zarządzenia generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad. Jeżeli mnie pamięć nie myli, jest to zarządzenie z 2023 r. bądź z 2021 r. Przepraszam, nie pamiętam dokładnie. Ta lista kontrolna zawiera w sobie ogromną bazę pytań kontrolnych, natomiast w zakresie sygnalizacji silnej, jeżeli mnie pamięć nie myli, jest ich tylko siedem. Listę pytań na potrzeby sprawdzenia dokumentacji technicznej oraz weryfikacji terenowej rozwinęliśmy do 33. Badania, które to umożliwiły, polegały na tym, żeby zweryfikować 288 czynników. Zredukowaliśmy to do liczby 33. Uważamy, że to już jest wystarczający poziom.

Ostatnie... to, myślę, z poziomu dzisiejszego rozporządzenia nazywanego kolokwialnie czerwoną książką... Tylko w zakresie sygnalizacji świetlnej zaproponowaliśmy 123 rysunki zasad stosowania sygnalizatorów, żeby w standardowych rozwiązaniach infrastruktury drogowej każdy wiedział, co ma zrobić. Nie wiem, czy jest to radykalne, czy oczekiwane, ale myślę, że możemy się tym pochwalić.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo serdecznie dziękuję. Oddam głos panu ministrowi z jeszcze jednym pytaniem. Czy to oznacza, że możemy spodziewać się większej liczby sygnalizatorów czasowych, które pomagają? Czy ta możliwość stosowania będzie jakoś szerzej opisana? Pytam o to dlatego, że w ostatnich miesiącach miałem okazję być w kilku miejscowościach w Polsce, gdzie te sygnalizatory czasowe są, i widzieć, że one sprawdzają się w tych miejscach. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Tak, panie przewodniczący. Dajemy nomen omen zielone światło. Dajemy zielone światło, bo takie są konkluzje wynikające z opracowania pana doktora. Myślę, że organizatorzy zarządzający ruchem będą mieli taką możliwość, aby przede wszystkim poprawić bezpieczeństwo. Na tym nam wszystkim zależy. Oddajemy takie rekomendacje i są otwarte drzwi dla takich rozwiązań.

Chciałbym jeszcze powiedzieć o ważnej rzeczy, która tutaj się przewijała, a która była głównym tematem naszego posiedzenia Komisji Infrastruktury w sierpniu 2025 r. Jak państwo pamiętacie, wtedy pan wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli prezentował wyniki kontroli, jeśli chodzi o zarządzających drogami samorządowymi. W tym przypadku były dość konkretne uwagi związane z tym, że zarządcy dróg samorządowych w wielu przypadkach nie stosują obecnych regulacji prawa i nie stosują odpowiedniej organizacji ruchu.

Wykazana była również potrzeba szkoleń w tym zakresie. Odpowiadając na te uwagi, przygotowaliśmy program ogólnopolskich, całokrajowych szkoleń dla wszystkich zarządzających drogami na każdym szczeblu samorządowym. Są na to zabezpieczone środki unijne. To szkolenie, które będzie miało charakter zarówno teoretyczny, jak i praktyczny, w terenie, będziemy chcieli przeprowadzić w latach 2026, 2027, nawet do 2028 r. Myślę, że zalecenia, które wynikają z tej kontroli NIK, i to szkolenie przyniosą poprawę sytuacji na polskich drogach, bo z jednej strony oczywiście dużo się inwestuje – w zakresie dróg krajowych generalna dyrekcja przekazuje do ruchu nowe odcinki dróg, a poprzez wsparcie z budżetu centralnego powstają drogi samorządowe, gminne, powiatowe, wojewódzkie – ale z drugiej strony wiele jest do zrobienia, jeśli chodzi o oznakowanie, regulacje, zarządzanie, organizację ruchu w terenie. W ten sposób chcemy przygotować wszystkich zarządców dróg do tego, żeby lepiej wypełniali te zadania.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo uprzejmie dziękuję, panie ministrze. Czy potrzebujemy drugiej rundy pytań? Nie widzę chętnych do zabrania głosu. W związku z tym bardzo serdecznie państwu dziękuję, zamykam dyskusję.

Panie ministrze, na pana ręce składam podziękowania za wykonaną pracę. Przypominam, że było zapotrzebowanie ze strony Komisji i prośba, aby ta analiza została wykonana w dogłębny sposób. Dziękuję też całemu zespołowi instytutu, panu doktorowi za wykonanie tej analizy. Myślę, że wnioski i konkretne zmiany w regulacjach przyczynią się do poprawy bezpieczeństwa na naszych drogach. Będziemy też mieli poczucie, że ktoś, kto projektował rozwiązania, wiedział, dlaczego to robi i z jakich powodów takie, a nie inne rozwiązania są zastosowane. Bardzo serdecznie za to dziękuję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Życzę państwu dobrego wieczoru.