



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.6.2025
Warszawa, 22 października 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12626 Posła na Sejm RP Pana Jarosława Wałęsy z dnia 3 października br. w sprawie podejmowanych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w trakcie prowadzenia remontów i modernizacji dróg, przekazuję następujące informacje.

Ministerstwo Infrastruktury, w ścisłej współpracy z pozostałymi jednostkami administracji rządowej oraz samorządowej, podejmuje szereg działań mających na celu podniesienie standardów bezpieczeństwa na drogach. Działania te obejmują zarówno rozwój systemów nadzoru, jak i inicjatywy legislacyjne oraz opracowywanie nowoczesnych wzorców i standardów dotyczących oznakowania.

Minister Infrastruktury jest świadomy licznych wyzwań w dziedzinie zarządzania ruchem na drogach w Polsce. Do Ministerstwa Infrastruktury na bieżąco docierają wystąpienia od obywateli i instytucji publicznych, wskazujące na występowanie budzących wątpliwości rozwiązań oraz wątpliwości interpretacyjnych w zakresie obowiązujących przepisów.

Mając świadomość powyższego, podjęto już szereg czynności zmierzających do usprawnienia procedur w zakresie zarządzania ruchem i nadzoru nad tym zarządzaniem, w tym również rozwiązań stosowanych na odcinkach dróg na których prowadzone są roboty drogowe.

W pierwszej kolejności podjęto działania związane z nowelizacją obowiązujących rozporządzeń dotyczących znaków i sygnałów drogowych. Celem nowelizacji jest przede wszystkim ujęcie w porządku prawnym rozwiązań dotyczących w głównej mierze oznakowania kierunkowego, stosowanych i badanych w ramach prowadzonych projektów, realizowanych na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2014-2024, do czego zobowiązuje uchwała nr 9/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 grudnia 2024 r. W projekcie znajdują się również propozycje zmian dotyczące stosowania drogowych barier ochronnych w czasowej organizacji ruchu, jak też ułatwienia w stosowaniu urządzeń do kontroli ruchu drogowego na odcinkach prowadzenia robót drogowych. Zakładam, że procedowane rozwiązania będą korzystnie oddziaływały na efektywność prowadzonych robót i wpłyną na poprawę bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi.

Prace w tym zakresie są zaawansowane. W obu przypadkach projekty rozporządzeń przekazane zostały do Rządowego Centrum Legislacji z prośbą o rozpatrzenie przez komisję prawniczą.

Kolejnym etapem będzie wydanie nowego aktu prawnego regulującego kwestie związane ze wzorami oraz zasadami stosowania znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także warunkami, jakie muszą spełniać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, do czego zobowiązuje Ministra Infrastruktury nowa delegacja ustawowa zawarta w art. 7 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).

W tym celu ogłoszono zamówienie publiczne, którego przedmiotem jest „Analiza warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”. Zamówienie to realizuje konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Wyniki analizy zostaną wzięte pod uwagę podczas przyszłych prac legislacyjnych.

W ramach opracowania przewiduje się, w zakresie zagadnień będących przedmiotem interpelacji, wykonanie wzorców i standardów będących docelowo rekomendowanymi przez ministra, które obejmować będą m.in.:

- wytyczne sytuowania znaków drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarach robót drogowych,
- wytyczne organizacji ruchu i schematy typowych rozwiązań na czas prowadzenia robót drogowych krótkoterminowych i szybko postępujących,
- wytyczne organizacji ruchu i schematy typowych rozwiązań na czas prowadzenia robót drogowych długoterminowych.

Ostatnim etapem będą natomiast zmiany w zakresie procedur zarządzania ruchem i sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem. Zakładanym celem jest usprawnienie zasad zarządzania ruchem oraz poprawa skuteczności nadzoru nad tym zarządzaniem. Poprawie ma ulec wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy organami sprawującymi nadzór nad zarządzaniem ruchem drogowym, co ułatwi wdrażanie spójnych i bezpiecznych rozwiązań w organizacjach ruchu na terenie naszego kraju.

W tym obszarze zdiagnozowane zostały problemy w podziale na trzy grupy: procedury, kadry i kontrola/sankcje.

W przypadku procedur resort infrastruktury będzie dążył do uproszczenia i zmniejszenia obciążeń administracyjnych. Kluczowym aspektem będzie cyfryzacja procesu zarządzania ruchem, m. in. w zakresie sporządzania i zatwierdzania projektów organizacji ruchu w wersji elektronicznej, oraz usprawnienie procedur jej wdrażania w sytuacjach nietypowych.

W grupie kadry istotne problemy to wiedza i doświadczenie osób sporządzających projekty. Obecnie osoby te nie muszą spełniać żadnych wymagań w tym zakresie. Rozważane są różne opcje, w tym np. nadawanie uprawnień przez izbę zawodową. Istotne będzie również, czy uprawnienia powinny posiadać osoby sporządzające projekty organizacji ruchu, czy tylko osoby je zatwierdzające.

Ostatnia grupa to egzekwowanie przepisów. Niezbędne wydaje się wyposażenie organów sprawujących nadzór nad zarządzaniem ruchem w odpowiednie narzędzia sankcjonujące ich decyzje.

Prace te wymagają jednak daleko idącej ostrożności ze względu na skalę oddziaływania na różne grupy społeczne oraz na gospodarkę kraju. Stąd resort infrastruktury nie będzie podejmował działań pochopnych i nieprzemyślanych. Prace w tym zakresie zostaną podjęte po wydaniu nowego rozporządzenia dotyczącego znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponadto, odnosząc się do postulatu wykorzystywania fotoradarów i odcinkowych pomiarów prędkości, należy wskazać, że Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD), jako podmiot odpowiedzialny za ujawnianie przekraczania dopuszczalnej prędkości za pomocą tych urządzeń, dopuszcza możliwość stosowania tych rozwiązań także w strefach robót drogowych – pod warunkiem spełnienia określonych wymogów formalnych i technicznych.

W przypadku złożenia przez zarządcę drogi wniosku o objęcie nadzorem danego odcinka drogi, GITD dokonuje analizy zasadności takiego wniosku oraz możliwości technicznych instalacji urządzeń rejestrujących. W szczególności:

- na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) – urządzenia mogą być instalowane przez GITD, jeżeli Inspektorat dysponuje odpowiednimi środkami finansowymi lub nieużytkowanym urządzeniem możliwym do przeniesienia, bądź w drodze porozumienia pomiędzy GITD a GDDKiA;
- na drogach innych kategorii – za zgodą GITD, zarządca drogi może zainstalować urządzenia rejestrujące. Z uwagi na fakt, iż uprawnienia do prowadzenia postępowań w sprawach o naruszenia zarejestrowane przez te urządzenia przysługują wyłącznie GITD, niezbędne jest zawarcie porozumienia pomiędzy zarządcą drogi a GITD w sprawie użyczenia takiego urządzenia.

Ponadto, w przypadku odcinkowego pomiaru prędkości, konieczne jest spełnienie wymogu jednolitej dopuszczalnej prędkości na całym nadzorowanym odcinku drogi.

Tak więc, możliwość wykorzystania urządzeń rejestrujących w strefach robót drogowych ocenia się pozytywnie, o ile pozwalają na to uwarunkowania techniczne i organizacyjne. Przykładem takich działań jest instalacja w 2021 r. – na wniosek GDDKiA – urządzeń do odcinkowego pomiaru prędkości na budowanym odcinku autostrady A1.

Przekazując powyższe należy podkreślić, że decyzję o zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązaniach dotyczących oznakowania, podejmuje właściwy organ lub podmiot zarządzający ruchem właściwy dla drogi danej kategorii, który na podstawie przepisów § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 2017 r. poz. 784) zatwierdza organizację ruchu, akceptując tym samym rodzaj zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań.

Organy i podmioty zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym:

- Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zarządza ruchem na drogach krajowych,
- marszałek województwa zarządza ruchem na drogach wojewódzkich,

- starosta zarządza ruchem na drogach powiatowych i gminnych.

Kompetencje wymienionych organów nie obejmują zarządzania ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu. Organem zarządzającym ruchem na drogach publicznych położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych – na podstawie przywołanych wyżej przepisów – jest prezydent miasta. Z kolei zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Na koniec informuję, że w dniach 13-14 października 2025 r. Ministerstwo Infrastruktury zorganizowało po raz pierwszy Forum wymiany wiedzy i doświadczeń z zakresu zarządzania ruchem na drogach, do udziału w którym zaproszeni zostali przedstawiciele wszystkich urzędów wojewódzkich, zajmujący się nadzorem nad zarządzaniem ruchem drogowym. Celem Forum była przede wszystkim wymiana doświadczeń, ale również poszerzenie wiedzy i wypracowanie propozycji zmian obowiązujących przepisów dotyczących zarządzania ruchem drogowym, które pozwolą na jego ulepszenie.

Jestem przekonany, że ww. inicjatywa przyczyni się do zacieśnienia współpracy pomiędzy wojewodami oraz wojewodów z Ministrem Infrastruktury, co w konsekwencji również będzie miało wpływ na wprowadzenie korzystnych zmian dotyczących szeroko rozumianego zarządzania ruchem drogowym.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu