



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.8.2026

Warszawa, 10 lutego 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14638 Posła na Sejm RP Pana Posła Tomasza Kostusia z 20 stycznia 2026 roku, przedstawiam poniższe informacje.

Zgodnie z art. 20 ustawy o drogach publicznych do zadań zarządcy drogi należy m.in. badanie wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W związku z tym kontrole robót drogowych na odcinkach będących w przebudowie są realizowane cyklicznie przez zarządcę drogi.

W ramach jednej z takich kontroli, dokonano analizy funkcjonowania sygnalizacji świetlnej. W wyniku tej analizy opracowano nowy program sygnalizacji, mający na celu poprawę przepustowości i płynności ruchu, szczególnie w godzinach szczytu. Program ten został wdrożony przez Wykonawcę, a dokumentem potwierdzającym jego wprowadzenie jest zatwierdzony projekt Czasowej Organizacji Ruchu (COR), opracowany i wdrożony po przekazaniu protokołu z kontroli wraz z propozycją zmian w sygnalizacji.

GDDKiA wraz z Wykonawcą na bieżąco monitorują sytuację w terenie i reagują na pojawiające się problemy. Przykładem może być korekta działania sygnalizacji świetlnej na jednym ze skrzyżowań, która została wprowadzona po analizie przepustowości i obserwacjach w godzinach szczytu. Już na etapie zatwierdzania Tymczasowej Organizacji Ruchu (TOR), przejezdność i bezpieczeństwo są szczegółowo analizowane przez Wydział Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Zarządzania Ruchem GDDKiA we współpracy z Wykonawcą. Każdy projekt TOR podlega również obowiązkowym uzgodnieniom z Komendantem Wojewódzkim Policji w Opolu. Uzgodnienia ze Starostą Nyskim oraz Burmistrzem Głuchołaz są wymagane tylko w przypadku, gdy tymczasowa organizacja ruchu obejmuje skrzyżowania z drogami powiatowymi, gminnymi lub gdy droga krajowa krzyżuje się z drogami wewnętrznymi.

Celem tych działań jest ograniczenie uciążliwości dla mieszkańców oraz zapewnienie możliwie największej płynności i bezpieczeństwa ruchu, szczególnie w godzinach szczytu.

Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że odcinek drogi objęty modernizacją jest zlokalizowany w ścisłym centrum miasta. Droga krajowa stanowi kręgosłup komunikacyjny całej sieci drogowej w mieście, w związku z powyższym roboty są wykonywane przy zachowaniu ciągłości ruchu, choć z ograniczeniami. W istniejącym układzie drogowym brakuje możliwości przekierowania ruchu na inne drogi znajdujące się poza zakresem robót. Możliwość prowadzenia robót bez konieczności organizowania i zabezpieczania bieżącego ruchu niewątpliwie spotkałaby się z natychmiastowym wykorzystaniem tego faktu przez Wykonawcę, jednak GDDKiA zastrzegła warunek utrzymania ciągłości ruchu jako jeden z priorytetów – mając na uwadze dobro mieszkańców i użytkowników drogi.

Z uwagi na brak możliwości w istniejącym układzie drogowym przekierowania ruchu na inne drogi, a przez to konieczność prowadzenia robót przy zachowaniu ciągłości ruchu, obok stosowania sygnalizacji świetlnej alternatywą jest ręczne sterowanie ruchem przez robotników posiadających do tego stosowne przeszkolenie i uprawnienia. Zastosowanie ręcznego sterowania ruchem podczas prowadzenia robót budowlanych pozwala na dynamiczne i elastyczne reagowanie na sytuację ruchową - szczególnie w miejscach o dużym natężeniu ruchu, gdzie konieczne jest zapewnienie szczególnych warunków bezpieczeństwa ruchu oraz sprawnej organizacji przejazdu. W okresach, gdy roboty są czasowo wstrzymane – na przykład z powodu niekorzystnych warunków atmosferycznych – Wykonawca nie jest zobowiązany do utrzymywania ręcznego sterowania ruchem. W przypadku rozbudowy DK 40 w Głuchołazach, zgodnie z wymogami GDDKiA oraz w trosce o komfort i bezpieczeństwo użytkowników drogi, Wykonawca kieruje ruchem ręcznie w wybranych godzinach, kiedy obserwowane jest największe natężenie ruchu. Aktualnie newralgicznym miejscem jest obszar skrzyżowania ulic M.C. Skłodowskiej - Bohaterów Warszawy – Gen. Sikorskiego – Placu Basztowego, jednak wraz z postępem robót utrudnienia w ruchu będą się zawężać w pobliże budowanego mostu nad rz. Białą Głuchołaską, stopniowo „uwalniając” kolejne fragmenty drogi krajowej nr 40 od ograniczeń w swobodnym przemieszczaniu się. Już dziś ruch odbywa się swobodnie ulicami M.C. Skłodowskiej oraz Kard. Stefana Wyszyńskiego.

Zamawiający kontroluje i monitoruje w sposób ciągły działania Wykonawcy w zakresie realizacji zatwierdzonych przez GDDKiA jako Zarządcę ruchu Tymczasowych Organizacji Ruchu (TOR). Stwierdzone nieprawidłowości lub ewentualne potrzeby korekt, zmian w zatwierdzonych TOR są niezwłocznie wskazywane Wykonawcy. W ten sposób, w odpowiedzi na sygnały od mieszkańców oraz obserwacje własne, GDDKiA przekazała Wykonawcy w kilku sytuacjach sugestie dotyczące możliwych usprawnień w organizacji ruchu. Wykonawca elastycznie reaguje na wskazywane sugestie, a tematy dotyczące TOR zawsze są omawiane na cotygodniowych radach technicznych kontraktu. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że ręczne sterowanie ruchem w newralgicznych godzinach znacząco poprawia płynność przejazdu i ogranicza ryzyko powstawania zatorów. Dodatkowo, wprowadzane korekty w tymczasowej organizacji ruchu, takie jak np. nakaz

skrętu w prawo z ul. Ligonía w kierunku mostu, usprawniają przejazd przez newralgiczne punkty miasta. Niestety, część kierowców – zarówno lokalnych, jak i tranzytowych – ignorowała oznakowanie, w tym sygnał czerwony sygnalizacji świetlnej, co w efekcie prowadziło do blokowania skrzyżowań. Dopiero interwencje policji i wystawianie mandatów poprawiły dyscyplinę w ruchu drogowym.

Do chwili obecnej, przez cały czas prowadzenia robót budowlanych, żadna z grup społecznych lub innych osób ze szczególnymi potrzebami nie zwracała się do GDDKiA lub do Wykonawcy z wnioskiem o szczególne rozwiązania lub ułatwienia transportu. Jednocześnie obowiązujące przepisy nie nakładają na Inwestora obowiązku wdrażania szczególnych rozwiązań w trakcie prowadzenia robót, z uwagi na ich co do zasady ograniczony okres trwania. Niemniej jednak GDDKiA jest i ciągle pozostaje otwarta na współpracę z lokalnymi władzami i przewoźnikami w celu maksymalnie możliwego ograniczenia niedogodności w sytuacjach indywidualnych potrzeb.

Natomiast w zakresie aktualnego harmonogramu prac, należy wskazać, że zgodnie z ostatnim aneksem do umowy, zakończenie robót budowlanych planowane jest na 15 listopada 2026 r., z wykonaniem robót zasadniczych nowego obiektu mostowego do 30 czerwca 2026 r.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu