



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.13.2026

Warszawa, 15 października 2026 r.

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19591 Pośła na Sejm RP pana Pawła Jabłońskiego, z dnia 8 września 2026 r., uprzejmie wyjaśniam, jak poniżej.

W zakresie kontroli faktycznego sposobu zabezpieczania robót prowadzonych na autostradach i drogach ekspresowych informuję, że ocena funkcjonowania czasowych organizacji ruchu stanowi jeden z elementów bieżącej działalności służb terenowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Z przekazanych przez GDDKiA informacji wynika, że kwestie związane z prawidłowością oznakowania, czytelnością przekazywanej informacji drogowej, stanem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sposobem zabezpieczenia robót podlegają systematycznej obserwacji w ramach objazdów dróg, kontroli i audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego. Mechanizmy nadzorcze funkcjonują w sposób ciągły, umożliwiając bieżące identyfikowanie obszarów wymagających interwencji lub korekt.

Jak zapewnia GDDKiA, czasowa organizacja ruchu została skontrolowana w dniu 31 sierpnia 2026 r. Kontrola ta polegała na weryfikacji zgodności rozwiązań w terenie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu przed rozpoczęciem prac. W wyniku ww. czynności nie stwierdzono nieprawidłowości ani nie zgłoszono uwag do zastosowanego oznakowania i zabezpieczenia robót. Kopia protokołu wdrożenia tymczasowej organizacji ruchu została opublikowana przez GDDKiA w komunikacie na stronie internetowej:

<https://www.gov.pl/web/gddkia-katowice/wypadek-na-a1-wyjasniamy-procedury>.

Ponadto, jak informuje GDDKiA, na dzień 1 września 2026 r. zaplanowano przeprowadzenie kontroli oznakowania związanego z wdrażaniem kolejnego etapu czasowej organizacji ruchu, obejmującego objazd drogą krajową nr 91. Przyjętą praktyką

jest sporządzanie odrębnej dokumentacji dla kolejnych etapów czasowej organizacji ruchu wyłącznie w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości lub odstępstw od zatwierdzonego schematu, których nie można usunąć niezwłocznie w trakcie kontroli. Pracownicy GDDKiA, jadąc na miejsce planowanych na ten dzień robót z zamiarem przeprowadzenia weryfikacji wdrożonej tymczasowej organizacji ruchu, uzyskali informację o zaistniałym wypadku drogowym w obszarze węzła Mykanów.

Odpowiadając na pytanie dotyczące liczby kontroli zgodności tymczasowej organizacji ruchu przy robotach na autostradach i drogach ekspresowych z zatwierdzonymi projektami oraz statystyk w zakresie prawidłowości rozmieszczenia pojazdów zabezpieczających z poduszkami zderzeniowymi (U-26a) wyjaśniam, że GDDKiA nie prowadzi centralnej ewidencji pozwalającej na wyodrębnienie ww. informacji. Pozyskanie takich danych wymagałoby przeprowadzenia szczegółowej analizy dokumentacji prowadzonej przez poszczególne jednostki organizacyjne, w tym dzienników objazdów, protokołów odbioru czasowych organizacji ruchu oraz innych dokumentów związanych z realizacją zadań drogowych. Dodatkowo należy wskazać, że przepisy prawa nie nakładają na zarządcę dróg krajowych obowiązku prowadzenia centralnej ewidencji kontroli zabezpieczenia robót oraz stwierdzonych nieprawidłowości, o której mowa w interpelacji. Nadzór nad funkcjonowaniem czasowych organizacji ruchu realizowany jest przez właściwe jednostki terenowe w ramach bieżącej działalności związanej z zarządzaniem siecią dróg krajowych. Niemniej jednak, GDDKiA prowadzi analizy dotyczące możliwości wdrożenia jednolitego modelu gromadzenia danych w tym w obszarze dla całej organizacji.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej procedury obligatoryjnego odbioru w terenie tymczasowej organizacji ruchu informuję, że zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA wdrożenie czasowej organizacji ruchu powinno zostać potwierdzone protokołem odbioru czasowej organizacji ruchu, podpisanym przez uprawnionego przedstawiciela GDDKiA, ze wskazaniem daty i godziny jej wprowadzenia. Szczegółowy opis procedur wraz z niezbędnymi załącznikami w tym zakresie umieszczono w komunikacie na stronie internetowej wskazanej na wstępie.

Przechodząc do zagadnień dotyczących działań Ministerstwa Infrastruktury oraz GDDKiA mających na celu poprawę bezpieczeństwa w czasie realizacji robót drogowych informuję, że po wypadku z dnia 1 września 2026 r. podjęto następujące działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa podczas wykonywania robót drogowych.

W dniu 3 września 2026 r. odbyło się spotkanie Kierownictwa GDDKiA z Dyrektorami Oddziałów GDDKiA poświęcone zasadom wdrażania i odbioru organizacji ruchu na czas prowadzenia robót drogowych. Podczas spotkania przypomniano obowiązujące przepisy, procedury oraz wewnętrzne wytyczne GDDKiA dotyczące organizacji ruchu na czas robót. Polecono również przeprowadzenie odpowiednich spotkań z pracownikami Rejonów

i Obwodów Drogowych w celu przypomnienia zasad prawidłowego wdrażania, odbioru i kontroli czasowych organizacji ruchu.

W dniu 4 września 2026 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad powołał zespół ds. weryfikacji procedur związanych z wdrażaniem organizacji ruchu drogowego na drogach krajowych oraz stosowanych schematów oznakowania robót i pomiarów prowadzonych w pasie drogowym. Celem Zespołu będzie przegląd dotychczasowych procedur i dokumentacji dotyczących wdrażania organizacji ruchu, weryfikacja aktualnie obowiązujących typowych schematów oznakowania robót oraz pomiarów diagnostycznych prowadzonych w pasie drogowym, w tym przedstawienie wniosków w celu dostosowania powyższego do aktualnych standardów i wymogów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Następnie, w dniu 10 września 2026 r., odbyło się spotkanie przedstawicieli GDDKiA z wykonawcami realizującymi inwestycje drogowe oraz zadania utrzymaniowe na sieci dróg krajowych. Podczas spotkania omówiono obowiązujące procedury oraz możliwości wdrożenia dodatkowych rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo pracowników wykonujących roboty pod ruchem.

Ponadto, Minister Infrastruktury pismem znak DDP-7.80.8.2026 z dnia 8 września 2026 r. wezwał GDDKiA do przeprowadzenia ogólnokrajowego audytu wszystkich miejsc na drogach klas A i S, w których funkcjonuje tymczasowa organizacja ruchu związana z wykonywaniem robót budowlanych lub utrzymaniowych. Wskazano, aby audyt nie ograniczał się do sprawdzenia dokumentacji, ale obejmował również kontrole w terenie każdej funkcjonującej organizacji ruchu podczas wykonywania prac. Dodatkowo w piśmie zwrócono uwagę na zasadność powołania w Centrali GDDKiA stałego zespołu do analizowania wypadków oraz innych niebezpiecznych zdarzeń związanych z wykonywaniem robót na drogach krajowych. Wskazano również na konieczność niezwłocznego przygotowania jednolitego programu obowiązkowych szkoleń dla pracowników GDDKiA, w szczególności pracowników Rejonów, uczestniczących w procedurach zatwierdzania, odbioru i kontroli organizacji ruchu, który uwzględnił będzie jednolite podejście do wykonywanych czynności w całej GDDKiA.

W zakresie ostatniego z zagadnień poruszonych w interpelacji, odnoszącego się do planowanej nowelizacji rozporządzenia z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, uprzejmie wyjaśniam, że Ministerstwo Infrastruktury przewiduje aktualizację rozwiązań ujętych w przedmiotowym rozporządzeniu, a zakres planowanych prac ujęto w Wykazie Prac Legislacyjnych MI pod numerem 189.

Propozycje zmian do ww. rozporządzenia będą wynikać z analiz i doświadczeń związanych ze stosowaniem obowiązujących przepisów oraz potrzeby ich doprecyzowania w związku ze zidentyfikowanymi w praktyce wątpliwościami interpretacyjnymi. Celem zmian będzie w szczególności zapewnienie jednolitego stosowania przepisów, usprawnienie

prowadzonych postępowań oraz zwiększenie ich przewidywalności, a także ujednolicenie sposobu prowadzenia postępowań w zakresie zarządzania ruchem i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem. Przewidywane rozwiązania będą odnosić się w szczególności do określenia zakresu projektu organizacji ruchu, zasad i trybu jego rozpatrywania i zatwierdzania, sposobu przeprowadzania kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania wdrożonej organizacji ruchu, a także zasad wykonywania nadzoru nad zarządzaniem ruchem.

Jednocześnie przepraszam za opóźnienie w udzieleniu odpowiedzi na interpelację. Wynikało ono z konieczności uzyskania szczegółowych informacji od Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a następnie przeprowadzenia w Ministerstwie Infrastruktury szczegółowej analizy przekazanych materiałów, tak aby rzetelnie odnieść się do kwestii poruszonych w interpelacji.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu