



KONFERENCJE SPECJALISTYCZNE



nauka · praktyka · biznes

**WNIOSKI Z KONGRESU
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO 2025**
(Kraków, 12-14 marca)

SYNTEZA

3 czerwca 2025 r.

Poniższe wnioski wynikają z przedstawionych referatów oraz przeprowadzonych trzech debat poświęconych kolejno: realizacji Wizji Zero, urządzeniom bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego oraz procedurom projektowania organizacji ruchu. Z dużej grupy wniosków wybrano te o ogólnym charakterze oraz te, których realizacja powinna nastąpić w pierwszej kolejności. Wnioski te przedstawiają się następująco:

1. Skuteczna realizacja „Wizji Zero” i celów szczegółowych przyjętych w Narodowym Programie BRD wymaga spełnienia co najmniej następujących warunków:
 - a) powołanie jednostki centralnej zarządzającej systemem bezpieczeństwa ruchu drogowego; powołanie tej jednostki jest przewidziane w NPBRD do roku 2030, ale niezbędne staje się jej wcześniejsze powołanie wraz z zapewnieniem środków w budżecie państwa na rok 2026;
 - b) systemowe zapewnienie finansowania działań zaplanowanych w Narodowym Programie BRD;
 - c) intensyfikacja nadzoru nad ruchem drogowym i rozwój automatyzacji tego nadzoru;
 - d) rozwój badań naukowych jako podstawy planowania i wyboru efektywnych środków poprawy brd.
2. Konieczna jest intensyfikacja działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu samorządów lokalnych m.in. poprzez ustawowe zobowiązania do takiej aktywności wraz z merytorycznym i finansowym wsparciem tych działań.
3. Niezbędne są zmiany w Prawie o ruchu drogowym dążące do eliminacji (ograniczenia skali) zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym, w tym:
 - a) wzmacniające egzekwowanie przestrzegania przepisów ruchu drogowego przez wszystkich uczestników, w kierunku uzyskania możliwie wysokiej nieuchronności kary, a także wprowadzenie kar administracyjnych nie tylko za przekraczanie prędkości i przejazd na sygnale czerwonym, ale również za nieprawidłowe pokonywanie przejść dla pieszych i przejazdów kolejowo-drogowych;
 - b) stworzenie podstaw prawnych umożliwiających skuteczne zapobieganie organizowaniu nielegalnych wyścigów na drogach publicznych;
 - c) bardziej skuteczne niż dotychczas wykorzystywanie narzędzia zatrzymywania prawa jazdy do eliminowania z ruchu drogowego kierujących drastycznie naruszających zasady bezpieczeństwa.
4. W rozporządzeniu w sprawie znaków i sygnałów drogowych należy:
 - a) wprowadzić zasadę, zgodnie z którą znaki B-25/26 i B-33 są odwoływane jedynie przez odpowiednie znaki odwoławcze, a nie przez skrzyżowanie;
 - b) ustanowić znak oznaczający prędkość zalecaną,
 - c) wprowadzić specjalne oznakowanie poziome przeznaczone dla skrzyżowań o ruchu okrężnym.

5. Zarządzanie prędkością należy do najskuteczniejszych środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jednak jego praktyczne wdrażanie w Polsce nadal nie jest wystarczające i wymaga zmian. Zmiany te powinny m.in. obejmować:
 - a) rozbudowę automatycznego systemu nadzoru nad prędkością ze zmianami prawnymi ułatwiającymi egzekucję nakładanych kar administracyjnych za wykroczenia wykrywane w tym systemie;
 - b) zatrzymywanie prawa jazdy za pomierzone przekroczenie prędkości o 50 km/h na wszystkich drogach, niezależnie od ich kategorii;
 - c) przywrócenie uprawnień strażom miejskim i gminnym do prowadzenia stacjonarnego i automatycznego nadzoru prędkości.
6. Infrastruktura drogowa zaprojektowana, wykonana i utrzymywana według coraz lepszych standardów przyczynia się do systematycznego zmniejszania liczby wypadków i ofiar wypadków drogowych. Niezbędne jest kontynuowanie rozbudowy i przebudowy infrastruktury drogowej zgodnie ze standardami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Jako wyróżnione zadania w tym zakresie należy wskazać:
 - a) wdrażanie zalecanych stref bez przeszkód wzdłuż dróg i stosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu zgodnie z rekomendowanymi wytycznymi;
 - b) wdrożenie systematycznych kontroli sieci dróg wszystkich kategorii pod kątem zagrożeń bezpieczeństwa ruchu, w tym stosowanych środków organizacji ruchu i wprowadzenie tzw. działań następczych eliminujących zidentyfikowane zagrożenia;
 - c) skuteczniejsze zabezpieczanie stref robót drogowych, w tym stosowanie ruchomych osłon energochłonnych oraz barier tymczasowych separujących ruch i odgradzających strefy robót. Wymaga to opracowania i wdrożenia w praktyce projektowania i organizacji ruchu nowych standardów technicznych i wymagań dotyczących oznakowania i stosowania wspomnianych urządzeń w strefach robót drogowych;
 - d) uściślenie zasad stosowania nowego typu rozwiązania przejść dla pieszych, tj. przejść sugerowanych. Występujące w praktyce problemy interpretacyjne powinny być jednoznacznie rozstrzygnięte w wytycznych projektowania, a także przez zmiany w Prawie o ruchu drogowym i akcje informacyjno-edukacyjne.
7. Należy usprawnić procedury projektowania organizacji ruchu. Powinno to polegać na:
 - a) wprowadzeniu zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Rozp. MI SWZRisN), tak aby uwzględniały one m.in. dynamikę zmian w stałej i czasowej organizacji ruchu na drogach publicznych oraz odpowiadały zwiększonej liczbie zmian w czasowych i stałych organizacjach ruchu wywołanych dużą liczbą inwestycji drogowych i inwestycji niedrogowych;
 - b) usunięciu z w/w Rozporządzenia wielu sprzeczności, które podano w załączniku;
 - c) uregulowaniu praktyki polegającej na upoważnianiu przez organy zarządzające ruchem na drogach podległych pracowników do dokonywania czynności zatwierdzania/odrzućania projektów organizacji ruchu. Celem jest zapewnienie

- jednoznacznych podstaw prawnych do wykonywania tych czynności przez osoby działające z upoważnienia, co pozwoli wyeliminować przypadki uchylania decyzji przez sądy lub stwierdzania ich nieważności przez organy nadzoru nad zarządzaniem ruchem;
- d) uproszczeniu procedur dotyczących czasowej organizacji ruchu przy robotach szybko postępujących z ułatwieniami stosowania ruchomych środków zabezpieczających strefy robót;
 - e) ograniczeniu możliwości wykonywania projektów organizacji ruchu przez osoby z niskim poziomem wiedzy.
8. Zmieniające się uwarunkowania projektowania i eksploatacji infrastruktury drogowej wymagają ustawicznego podnoszenia wiedzy merytorycznej kadr inżynierskich. Ważną rolę powinny w tym odgrywać podręczniki tzw. dobrej praktyki oraz cykliczne szkolenia wspierane przez Ministerstwo Infrastruktury i organizacje zawodowe.
9. Właściwe oświetlenie dróg odgrywa kluczową rolę w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dlatego:
- a) należy powołać nową, niezależną jednostkę odpowiedzialną za kształtowanie polityki oświetleniowej kraju i opracowywanie rekomendacji dla lokalnych inspektorów oświetleniowych. Możliwe i zasadne jest rozszerzenie kompetencji już istniejących struktur o zadania związane z polityką oświetleniową;
 - b) konieczne jest pilne wprowadzenie zmian legislacyjnych dotyczących własności instalacji energetycznych. Zmiany te powinny zostać wprowadzone w ustawie Prawo energetyczne, tak aby umożliwić jednostkom samorządu terytorialnego realizację inwestycji w zakresie modernizacji drogowej infrastruktury oświetleniowej. Problem ten pozostaje nierozwiązany od wielu lat, istotnie ograniczając możliwości inwestycyjne i dotyczy ok 60 % JST w kraju. Zaniechanie działań tym zakresie może negatywnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Załącznik – uwagi szczegółowe do wymaganych zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

1. § 1 ust. 2 pkt 2 Rozp. MI SWZ RiSN ≠ § 9 ust. 2 pkt 4 Rozp. MI SWZ RiSN („zginęła” zmienna organizacja ruchu w ewidencji organu zarządzającego ruchem na drodze).
2. § 5 ust. 1 pkt 7 Rozp. MI SWZ RiSN („nazwisko i podpis projektanta” – projektant musi identyfikować się jedynie nazwiskiem).
3. § 3 ust. 1 pkt 6 Rozp. MI SWZ RiSN (brak procedur opiniowania geometrii w drogach publicznych - kiedy występować o opinię do geometrii; niedookreślony tryb i sposób wydawania).
4. § 6 ust. 2 Rozp. MI SWZ RiSN (nie wiadomo kto ma zatwierdzić organizację ruchu na skrzyżowaniu drogi krajowej na granicy miasta na prawach powiatu w sytuacji gdzie granica miasta na prawach powiatu przebiega przez środek skrzyżowania; część skrzyżowania w jurysdykcji GDDKiA, a część skrzyżowania w jurysdykcji Prezydenta Miasta na prawach powiatu).

5. § 7 ust. 2 pkt 3 Rozp. MI SWZ RiSN ≠ § 7 ust. 3 pkt 1 Rozp. MI SWZ RiSN (nie wiadomo czy opinia Policji na drodze gminnej w mieście na prawach powiatu jest wymagana czy też nie jest wymagana; różne miasta na prawach powiatu różnie interpretują te regulacje).
6. § 8 ust. 7 Rozp. MI SWZ RiSN (wykonawca robót nie chce usunąć wprowadzonej prawidłowo czasowej organizacji ruchu – brak możliwości reakcji organu zarządzającego ruchem lub procedury usunięcia danej prawidłowo wprowadzonej organizacji ruchu).
7. § 12 ust. 1 Rozp. MI SWZ RiSN (jaką „właściwą” Policję należy zawiadomić o wprowadzeniu organizacji ruchu przechodzącą przez 2 lub więcej powiatów na drodze wojewódzkiej lub drodze krajowej).
8. § 12 ust. 3 Rozp. MI SWZ RiSN (czy dzień wprowadzenia stałej organizacji ruchu jest zarazem pierwszym dniem kontroli, czy właściwy jest dzień następny).
9. § 12 ust. 4 Rozp. MI SWZ RiSN (brak zawiadomienia o wprowadzeniu organizacji ruchu skutkuje utratą ważności organizacji ruchu – jednocześnie brak zasad ewidencjonowania zawiadomień przez Policję i zarządcę drogi; szybka ścieżka uchylania się od mandatów karnych i „unieważniania” organizacji ruchu wykorzystywana w systemie prawnym).
10. Brak określonego jednoznacznie terminu na rozpatrzenie projektu organizacji ruchu przy jednoczesnym braku możliwości stosowania procedury wynikającej z art. 35 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego, gdyż procedura zmiany organizacji ruchu nie kończy się wydaniem decyzji administracyjnej (art. 1 ustawy Kodeks Postępowania Administracyjnego) co potwierdza orzecznictwo sądów administracyjnych.

Opracował

Prof. dr hab. inż. Stanisław Gaca, Politechnika Krakowska; przewodniczący Rady Programowej KONGRESU BRD, moderator debaty „Zmiany prawa w Polsce służące realizacji Wizji Zero”;

reprezentujący zespół pozostałych autorów w składzie:

Dr hab. inż. Piotr Tomczuk, prof. PW, Politechnika Warszawska; przewodniczący Rady Programowej Forum „Oświetlenie ulic i dróg - OŚWIETLENIE 2025”;

Dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, prof. PG, Politechnika Gdańska, moderator debaty „Urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu drogowego”;

r. pr. dr/inż. Jonatan Hasiewicz, Kancelaria Radcy Prawnego dr Jonatan Hasiewicz; moderator debaty „Jak usprawnić procedury projektowania organizacji ruchu i czy potrzebne są uprawnienia zawodowe w tym zakresie?”;

Marek Dworak, ekspert i popularyzator bezpieczeństwa ruchu drogowego.