

X kadencja



# KANCELARIA SEJMU

## Biuro Komisji Sejmowych

### **PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

- **KOMISJI INFRASTRUKTURY**  
(NR 58)  
z dnia 7 listopada 2024 r.



---

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 58)

7 listopada 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– informację ministra infrastruktury na temat funkcjonowania i możliwych zmian w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnych, w tym tzw. sekundników.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Kwiecień** naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Adam Polej** specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli oraz **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

## **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Serdecznie witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam panią Katarzynę Kwiecień, naczelnikę Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Serdecznie witam pana Adama Poleja, specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam naszych partnerów społecznych: pana Adriana Furgalskiego, prezesa zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, i pana Macieja Gładygę, dyrektora zarządzającego reprezentującego Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie rozpatrzenie informacji ministra infrastruktury na temat funkcjonowania i możliwych zmian w funkcjonowaniu sygnalizacji świetlnych, w tym tzw. sekundników. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Stwierdzam przyjęcie.

Przystępujemy do jego realizacji. Bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o zabranie głosu i przedstawienie tej informacji. Panie ministrze, oddaję panu głos.

## **Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania określa rozporządzenie ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z 30 lipca 2002 r. Z kolei szczegółowe warunki techniczne dla sygnałów drogowych i warunki ich umieszczania na drogach określa załącznik nr 3 do rozporządzenia ministra infrastruktury z 3 lipca dwa 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach.

W tymże załączniku określono m.in. warunki techniczne dla sygnałów drogowych, zasady stosowania sygnalizacji, zasady umieszczania urządzeń sygnalizacyjnych na drogach. W powyższych przepisach zawarto również rodzaje sygnalizatorów, wymagania funkcjonalne dla urządzeń sterujących, wymagania funkcjonalne dla urządzeń nadających sygnały, dla detektorów oraz dla urządzeń pomocniczych.

Przywołany załącznik do rozporządzenia zawiera również definicję wyświetlaczy czasu, tzw. sekundników, będących urządzeniami elektronicznymi wskazującymi uczestnikom ruchu wartość czasu pozostającego do końca sygnału świetlnego – czerwonego lub

zielonego albo ich odpowiedników – nadawanego przez sygnalizator. Szczegółowe zapisy dotyczące wyświetlaczy czasu zawarto w punkcie 3.3.2 ww. załącznika.

Zgodnie z przywołanym rozporządzeniem wyświetlacz czasu może być stosowany sygnalizacją świetlną stałoczasową. Powierzchnia wyświetlacza czasu powinna mieć kształt kwadratu o boku o wymiarach 300 mm i powinna spełniać wymagania określone w przywołanym załączniku. Wyświetlacz czasu powinien umożliwiać wyświetlanie cyfry wartości czasu pozostającego do końca nadawania sygnału czerwonego lub zielonego – albo ich odpowiedników – zgodnie z programem sygnalizacji świetlnej od maksymalnej wartości 99 sekund do 1 sekundy, z dokładnością do 1 sekundy. Liczba określająca czas powinna być barwy zielonej dla sygnału zielonego lub jego odpowiedników albo czerwonej dla sygnału czerwonego lub jego odpowiedników. Wysokość cyfr liczby określającej czas na wyświetlaczu czasu powinna wynosić nie mniej niż 210 mm.

Dopuszcza się wyłączenie wyświetlania wartości czasu nadawanego sygnału zielonego i czerwonego albo ich odpowiedników przez wyświetlacz nie więcej niż 5 sekund przed końcem nadawania odpowiedniego sygnału.

Wyłączenie wyświetlacza czasu powinno nastąpić nie później niż po czasie 0,3 sekundy w przypadku przejścia sygnalizacji świetlnej w ostrzegawczy tryb pracy lub wyłączenia zasilania sygnalizatorów. Analogiczne wyłączenie wyświetlacza czasu powinno nastąpić również w przypadku: uszkodzenia elementów wyświetlających wartość czasu w wyświetlaczu czasu; braku zgodności barwy nadawanego sygnału z barwą wyświetlanej wartości czasu; braku synchronizacji wyświetlonej wartości czasu z długością nadawanego sygnału w wyświetlanym zakresie wartości czasu lub braku komunikacji ze sterownikiem sygnalizacji świetlnej; okresów zmian przesunięć fazowych.

Należy jednak pamiętać, że zgodnie z art. 27 ustawy z 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw przepisy wspomnianych rozporządzeń, tj. rozporządzenia ministrów infrastruktury oraz spraw wewnętrznych i administracji z 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz rozporządzenia ministra infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jednak nie dłużej niż do dnia 20 września 2026 r. Co za tym idzie, Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania mające na celu opracowanie projektu nowego aktu prawnego, który swoim zakresem będzie obejmował m.in. wymagania dotyczące sygnałów i sygnalizatorów drogowych.

Celem nowelizacji będzie przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały potrzebom uczestników ruchu drogowego oraz aktualnym technologiom możliwym do stosowania w branży drogowej. Podstawową przesłanką do wydania nowego aktu wykonawczego jest konieczność zapewnienia m.in. czytelności i zrozumiałości sygnałów drogowych dla uczestników ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Prace nad tym rozporządzeniem mają charakter wieloaspektowy ze względu na obszerny zakres przewidziany do uregulowania, jak i bardzo szerokie grono odbiorców nowych regulacji.

Aktualnie opracowano wstępną strukturę nowego rozporządzenia oraz we współpracy z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego rozpoczęto opracowywanie propozycji zmiany regulacji dotyczących sygnałów i sygnalizatorów. Sekretariat KRBRD zlecił opracowanie wytycznych organizacji ruchu drogowego z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej jako narzędzia do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przedmiotowe zadanie jest realizowane przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów w Warszawie na podstawie umowy z 26 września 2024 r., a termin zakończenia realizacji zadania został określony na 22 listopada br.

W ramach opracowania przewiduje się: wykonanie analizy obowiązujących przepisów prawa dotyczących organizacji ruchu drogowego z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej, skonfrontowanie ich z najnowszą wiedzą i praktyką oraz wyciągnięcie wniosków; sformułowanie propozycji wymagań, które powinny znaleźć się w rozporządzeniu ministra infrastruktury z 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków

i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach oraz ewentualnie w innych przepisach prawa; opracowanie wzorców i standardów w rozumieniu art. 7 ust. 3b ustawy – Prawo o ruchu drogowym dotyczących szczegółowych warunków sytuowania sygnalizatorów drogowych w pasie drogowym. Wykonawca ww. opracowania eksperckiego podda analizie również zagadnienia związane ze stosowaniem wyświetlaczy czasu.

Ponadto należy wskazać, że na drogach krajowych zarządzanych przez generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, w przypadku których nadzór nad zarządzaniem ruchem sprawuje minister infrastruktury, zastosowano jedynie kilka sygnalizacji świetlnych działających w trybie stałoczasowym wraz z wyświetlaczami czasu. Są to sygnalizacje zlokalizowane na obszarach miejskich, a ich udział w ogólnej liczbie sygnalizacji na tych drogach jest znikomy.

Minister infrastruktury nie ma podstaw do gromadzenia danych dotyczących zastosowania sygnalizacji świetlnych oraz wyświetlaczy czasu i ich funkcjonowania na terenie całej sieci dróg publicznych. Zapewniam jednak, że resort infrastruktury na bieżąco dokonuje oceny istniejących rozwiązań prawnych w ww. obszarze, a opinie i sugestie zgłaszane przez zainteresowane podmioty są brane pod uwagę przy pracach analitycznych mających na celu zmianę istniejących lub wprowadzenie nowych rozwiązań.

Wpływ sygnalizacji świetlnej oraz wyświetlaczy czasu na bezpieczeństwo ruchu drogowego i przepustowość skrzyżowania może zależeć od lokalizacji tych urządzeń – na przykład geometrii skrzyżowań – oraz charakterystyki ruchu – natężenia ruchu, rodzaju pojazdów czy ich prędkości – w danej lokalizacji. Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu tych rozwiązań albo ich usunięciu z organizacji ruchu podejmuje właściwy organ zarządzający ruchem na drogach. Dziękuję bardzo.

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

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie informacji. Otwieram dyskusję i bardzo proszę o zgłaszanie się do głosu. Bardzo proszę, pan poseł Pejo.

**Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):**

Bardzo dziękuję. Dzień dobry, szanowni państwo. Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie tych informacji.

Zgłaszając ten punkt do pracy Komisji, nie wiedziałem, że zlecona jest analiza, o której wspomniał pan minister. Jak przedstawił to pan minister, do 22 listopada ma być opracowana ta analiza. Będzie ona kluczowa w tym temacie, więc na wstępie miałbym prośbę do pana przewodniczącego, abyśmy zapoznali się z tą analizą i być może wprowadzili również ten punkt pod któreś z przyszłych obrad Komisji.

Dlaczego zgłosiłem propozycję tego punktu? Przede wszystkim dlatego, że jako były samorządowiec zauważyłem, że właśnie na drogach samorządowych jest duży problem z zastosowaniem odmierzaczy czasu, jak byśmy ich nie nazywali, sekundników. Wygląda to tak, że jedne samorządy, które to stosują... To zastosowanie jest praktycznie dobrowolne. Istnieją takie wyświetlacze czasu i takie sekundniki, które są montowane, instalowane również z sygnalizacją zmiennoczasową. Rozporządzenie mówi tylko i wyłącznie o sygnalizacji stałoczasowej, ale, jak rozumiem, przymierzacie się państwo do tego, aby to rozporządzenie zmienić, a więc, jak pan minister wspomniał w swojej wypowiedzi, dostosować do aktualnych możliwości technologicznych. W mojej opinii możliwości te zdecydowanie pozwalają na to, aby sekundniki jednego standardu były stosowane na wszystkich drogach, również na tych zarządzanych przez samorządy gminne i samorządy powiatowe.

W Polsce istnieje również wiele przypadków, kiedy samorządy instalowały, a po dwóch, trzech latach instalacje te były likwidowane. Stąd też moje pytanie: Dlaczego tak się dzieje? Czy posiadacie państwo takie analizy? Czy to wynika z tego, że sekundniki nie sprawdziły się, czy z tego, że były zainstalowane w sposób nieprawidłowy? W moim przekonaniu te sekundniki spełniają swoją rolę, przede wszystkim rolę bezpieczeństwa i upłynnienia ruchu drogowego, czego przykładem jest zastosowanie ich w moim powiecie, w małym mieście w powiecie świdnickim. Potem rozwiązanie to skopiowano w dużo



większym mieście w województwie lubelskim, konkretnie w mieście Lublinie, w którym w tej chwili sekundniki są instalowane.

Stąd sugeruję, proponuję, aby dobrze przyjrzeć się temu tematowi, bo w praktyce te rozwiązania w mojej opinii sprawdzają się bardzo dobrze, natomiast niewątpliwie trzeba zorientować się, jak wygląda obecna technologia, jakie są możliwości. Po tej analizie mam wrażenie, że będziemy wiedzieć zdecydowanie więcej. To słowem wstępu. Bardzo dziękuję.

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

Dziękuję, panie pośle. Czy jest pan poseł Szałabawka? Tak. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Artur Szałabawka (PiS):**

Dzień dobry państwu. Pochodzę ze Szczecina. To rozwiązanie w naszym mieście funkcjonuje w dosyć dużej ilości. Sekundnikami objęta jest prawie połowa skrzyżowań.

Moje pytanie jest jedno. Rozumiem, że ministerstwo myśli o wykorzystaniu nowych technologii i zastosowaniu sekundników tam, gdzie do tej pory nie można było ich stosować, czyli na tzw. czasówkach, czyli na zmiennych światach. Nie wiem dokładnie, jak to określa się w sposób fachowy. Mam nadzieję, że ku temu to dąży, bo musicie mieć państwo świadomość, że kierowcom, szczególnie w dużych miastach, gdzie występuje możliwość zakorkowania płynnego ruchu i gdzie dochodzą do tego sprawy ekologiczne, bo to jest mniejsze spalanie... Wiedzą, jak płynnie ruszyć, jak dojeżdżając, wyhamować. Tam plusów jest więc bardzo dużo. Myślę, że temu to będzie służyło.

Mam jedno pytanie. W niektórych miejscach doszło u nas do takiej sytuacji, że w mieście zostały zainstalowane kamery informujące o wjeździe na czerwonym świetle na skrzyżowaniu, czyli takie, gdzie żółte się kończy, nie jako fotoradary, ale jako wyposażenie skrzyżowania. W tym momencie władze samorządowe pozdejnowały z tych miejsc sekundniki. To jeszcze bardziej utrudniło funkcjonowanie i przejeżdżanie przez te skrzyżowania. W tym momencie są newralgiczne skrzyżowania, na których kierowcy, którzy wjeżdżają na skrzyżowanie, bardzo obawiają się, czy dojeżdżają już na żółtym, a nie ma sekundników, które były wcześniej. Czy jest to spowodowane jakimiś przepisami, czy chęcią samorządu na przykład do uzyskania większych wpływów z mandatów?

Dlaczego pytam i chciałbym, żebyście państwo w ministerstwie tę sprawę wyjaśnili? Bo powoływanie się samorządowców było takie, że kiedy mamy zastosować nową technologię wyłapywania kierowców, którzy wjeżdżają na czerwonym świetle na skrzyżowanie, w tym momencie sekundników nie może być, ale merytorycznego wytłumaczenia tej sprawy nie było, tylko było powoływanie się na szeroko pojęte przepisy. Próbowałem je znaleźć i ich nie znalazłem.

Bardzo więc prosiłbym, żeby przy analizach tę sprawę też od razu wyjaśnić. Dla mnie i dla kierowców pozytywnie logicznie sprawa wyglądałaby w momencie, gdyby dalej funkcjonowały sekundniki i zainstalowane kamery, które informują o tym, czy ktoś nie wjeżdża na czerwonym. W momencie, kiedy one zostały zlikwidowane, od razu tworzą się tam korki i od razu ruch jest utrudniony. Dziękuję ślicznie.

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

Bardzo dziękuję, pani pośle. Czy są jeszcze państwo posłowie, którzy chcą zabrać głos? Jest pan poseł Pejo. Bardzo proszę. W ramach drugiej rundy, bardzo proszę.

**Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):**

W ramach uzupełnienia powiem, że w pełni zgadzam się z panem posłem, a szczególnie z ostatnim zdaniem, w którym pan poseł zauważył, że samorządy powołują się na brak przepisów albo wręcz sygnalizują niemożność wprowadzenia danego rozwiązania, konkretnie sekundników, ze względu na niejasne przepisy albo brak przepisów umożliwiających im montaż tego typu rozwiązania. Z nadzieją patrzę więc na raport, na zakończenie analiz – tak jak zostało to wspomniane: do 22 listopada – i raz jeszcze bardzo prosiłbym jeszcze o to, abyśmy wrócili do tego tematu, bo jest on niezwykle ważny przede wszystkim dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję. Pani posłanka Matysiak, bardzo proszę.

**Poseł Paulina Matysiak (Razem):**

Dzień dobry. Dziękuję za udzielenie głosu. Oczywiście też z wyczekiwaniem, z ciekawością będę czekała na wyniki tego raportu.

Mam też oczywiście techniczną uwagę. Czy będziemy chcieli zorganizować w przyszłym półroczu posiedzenie Komisji w tym temacie? Czy wystarczy na przykład przesłanie tego raportu parlamentarzystom z Komisji Infrastruktury? To jest jedna rzecz.

Argumentacja natomiast, która bardzo często pojawia się w debacie publicznej przy okazji sekundników, która mówi właśnie o tym, że kierowcy widząc, ile jeszcze zostało im czasu do przejechania skrzyżowania, po prostu spokojnie czekają, mogą się przygotować, i że to usprawnia ruch. To działa też oczywiście w drugą stronę, bo przecież widząc, ile zostało czasu, na ostatnich kilku sekundach kierowcy przyspieszają. Te wyniki są bardzo, bardzo ciekawe.

Mam pytanie o formułę techniczną. Czy będziemy chcieli zorganizować kolejne posiedzenie, czy wystarczy, że dostaniemy raport z wytycznymi z ministerstwa dotyczącymi tego, w którą stronę będzie chciało podążać, jeżeli chodzi o zmianę przepisów? Dziękuję.

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

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów? Tak, jest pan poseł Zawieja. Bardzo proszę.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałbym zwrócić uwagę praktyczną. Jak doskonale państwo wiedzą, ITS i systemy sterowania ruchem były budowane na tzw. pętłach akomodacyjnych. Tak to się ładnie nazywa. Jest to aspekt technologii, która w zależności od wdrażania inteligentnych systemów transportowych w naszych miastach była przez wiele lat modyfikowana. Na przykład, jeżeli chodzi o tzw. sekundniki, są miasta, w których starsza technologia wprowadzania na trzech pętłach detekcyjnych – w zależności od przepustowości i pomiarów natężenia ruchu w różnych wersjach tzw. ITS-u – uniemożliwia montaż sekundników. Chodzi o sprawy przesyłowo-napięciowe. To wyższa teleinformatyka. Ten aspekt dotyczy wielu zarządców dróg.

Czy mógłbym prosić? Czy w tzw. wytycznych, które mają trafić do nas z resortu – na wstępie przepraszam za spóźnienie – można byłoby również rozeznaczyć aspekt tego, czy w największych miastach, w metropoliach będzie taka potrzeba? Wiem, że taka potrzeba jest, bo może się okazać, że w połowie lokalizacji, może w mniejszej połowie, dostosowanie tej funkcjonującej w niektórych miastach rzeczy nie będzie możliwe z uwagi na koszty, gdyż dostosowanie tzw. starej akomodacji uniemożliwia zastosowanie sekundników, co wiązałoby się z likwidacją całkowitych ITS-ów na tych trzech pętłach detekcyjnych przed każdym skrzyżowaniem. Doskonale wiemy, że obowiązuje jeszcze trwałość projektów w ramach POIiŚ czy potężne inwestycje ze środków EFR-u, które były realizowane w naszych miastach. Są tacy, którzy chcą, ale być może nie będą mieli na to szansy. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Pan poseł Witek, bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Przemysław Witek (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Językiem wódki, kielbasy i chleba powiem teraz to, o czym chciał powiedzieć pan poseł Zawieja. Mianowicie sekundniki nie będą współpracowały z nowoczesnymi instalacjami, zwłaszcza tymi inteligentnymi. To po prostu nie jest możliwe. Tak przynajmniej wyczytałem. Jeżeli natomiast kierowcy to lubią i tego chcą i jest to dość powszechna wiedza, to może warto spróbować. Są badania potwierdzające, że to zwiększa bezpieczeństwo o 10%. Są też inne, bo zawsze takie się znajdują, mówiące, że kierowcy się rozpędzają, przejeżdżają skrzyżowania i wtedy nie ma to wpływu na bezpieczeństwo.

Fajnie czy dobrze, bo nie chcę spytać, że tym się państwo zajmują. Poczekamy na ten raport, zobaczymy. Oczywiście warto zawsze zwracać uwagę na *value for money*, innymi słowami na to, ile pieniędzy wydamy i co uzyskujemy, bo nie cierpimy na nadmiar pieniądza i dbałość w grosz publiczny jest tu bardzo ważna. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłosił się pan poseł Kmita, bardzo proszę.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, temat sekundników funkcjonuje już od lat i w mediach, i w społecznościach lokalnych. Wydaje się, że tam, gdzie jest tzw. sygnalizacja stałoczasowa, problemu z funkcjonowaniem sekundników nie ma. Zdanie mam takie jak kolega parlamentarzysta z PO. W sytuacji, gdy mamy inteligentny system zarządzania ruchem, nie bardzo da się to wprowadzić, ale chętnie posłucham, jakie jest stanowisko resortu.

Chciałbym natomiast zapytać o rozwiązania stosowane w innych krajach, a które także wydają się dość oczekiwane, pożądane. Czy w tej sprawie resort rozważał albo będzie rozważał przeanalizowanie takiego działania? Otóż w wielu krajach na Zachodzie jest tak, że w momencie, gdy kończy się tzw. zielone światło, zielone światło zaczyna pulsować, czyli migać, w ten sposób dając znać kierowcom, że za chwilę nastąpi przełączenie światła na światło pomarańczowe, a następnie na czerwone. Widzę, że bardzo wielu kierowców, szczególnie w miejscach, gdzie jest zamontowany system automatycznego nadzoru nad przejazdem na czerwonych światłach, czyli ten system CANARD, zwalnia – i to często zwalnia niewspółmiernie – aby nie załapać się na przejazd na pomarańczowym albo czerwonym świetle, co powoduje utrudnienia w ruchu.

Stąd moje pytanie: Czy nie rozważacie państwo tego, aby w ogóle zmienić system działania sygnalizacji świetlnej w taki sposób, aby zastanowić się, przeanalizować – także kosztowo – możliwość pulsacyjnego działania światła zielonego w przypadku, gdy czas do zmiany światła już się kończy. Bardzo dziękuję.

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

Dziękuję, panie pośle. Jako kolejny zgłosił się pan poseł Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, krótko kilka zdań. W duchu jednego z moich poprzedników, sprowadzając kwestię do konkretnego, chciałbym zapytać przede wszystkim się o to, mówiąc potocznie, o jakich pieniądzach mówimy. Jaki to będzie miało wpływ, jeśli chodzi o późniejszą egzekwowalność rozwiązań, które zaproponuje ministerstwo, na samorządach terytorialnych? Mówimy tutaj przede wszystkim o dużych aglomeracjach.

Po trzecie, czy pan minister mógłby po naszej dyskusji jeszcze raz zreasumować konkluzje, które ministerstwo chce zrealizować? Jakie w państwa ocenie propozycje zmian na poziomie ustawowym są tutaj konieczne, jakie są konieczne na poziomie zmian technicznych w rozporządzeniach wykonawczych Ministerstwa Infrastruktury?

Po trzecie, myślę, że istotnym komponentem tej analizy powinna być ocena funkcjonowania rozwiązań technicznych dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, bo przypominam, że jesteśmy po dobrych kilku latach w sytuacji statystycznego wzrostu kolizji. Jest to chyba największy współczynnik, ponad 10% po trzech kwartałach. W stosunku do lat ubiegłych mamy więcej osób zabitych, więcej osób rannych. Przyczyny tego są inne niż te, które są dzisiaj omawiane na posiedzeniu Komisji, bo to jest problem przede wszystkim płynności ruchu.

W jaki sposób państwo chce zapewnić wsparcie dla samorządów od strony finansowej tak, żeby potem było to egzekwowalne? Przypominam, iż w poprzednich latach dzięki aktywności Ministerstwa Infrastruktury na przykład wprowadzono wytyczne techniczne do projektowania przejść dla pieszych, mając też na uwadze statystykę źródła wypadków na tych przejściach. To spowodowało, iż samorzady w miarę jednolity sposób zaczęły te rozwiązania techniczne stosować w praktyce, ale państwo udzielało samorządom bardzo znaczącego wsparcia, wydzielając na to znaczące środki finansowe w ramach – mówiąc w dużym uproszczeniu – projektów z programu Polskiego Ładu i etapowania tych programów.

Jest więc prośba do pana ministra ze strony posłów, żeby jeszcze raz podsumować konkluzje i konieczne wnioski, które należy wyciągnąć od strony systemowej po to, abyśmy mogli ponownie dokonać takiej analizy za kilka miesięcy, na kolejnym posiedzeniu



Komisji Infrastruktury, abyśmy mogli mieć pod ręką jakieś rozwiązania wymagające zmian ustawowych. Nie mówię o tym, że jest szereg kwestii technicznych, które też są w kompetencji ministra infrastruktury. Dziękuję za uwagę.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze państwo posłowie chętni do zabrania głosu? Jeszcze pan poseł Szałabawka, runda druga. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Artur Szałabawka (PiS):**

Pan poseł Kmita się spóźnił, czyli nie słyszał tego, o czym mówię.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Bardzo przepraszam.

**Poseł Artur Szałabawka (PiS):**

Poruszył zaś temat, o którym wcześniej mówiłem w kontekście sekundników i wjazdu na skrzyżowania z kontrolą ruchu drogowego. Ponownie zwracam się do ministerstwa, bo, jak mówię, na to nie ma przepisów, a ewidentnym utrudnieniem w ruchu drogowym jest zdjęcie sekundników, bo wtedy kierowcy wręcz przyhamowują, dojeżdżając do skrzyżowania, czekają: „A może żółte się zapali? A może się nie zapali?”, boją się wjeżdżać. Pan poseł powiedział, że powoduje to różnego rodzaju zatory, ale stwarza też niebezpieczeństwo, bo niektórzy kierowcy raptownie zaczynają hamować.

Co do rozwiązań z Zachodu, wiem, że rozwiązania na zachodzie Europy są bardzo i coraz bardziej restrykcyjne wobec kierowców, tak że tak bardzo nie zwracałbym na nie uwagi. Jesteśmy w Polsce i myślę, że powinniśmy podejmować działania, które są dla nas najlepsze. Nie zapomnę, jak był taki moment, że zielone prawoskręty zostały w Polsce zlikwidowane. Jeszcze raz powtarzam, mieszkam w Szczecinie. Za naszymi granicami w Niemczech one masowo powstawały, ale nasi urzędnicy masowo je likwidowali, bo jakiś przepis unijny wprowadził taką restrykcję.

Pilnujmy więc, zadbajmy o to, co naprawdę działa. Przyjrzyjmy się dużym miastom takim jak Szczecin, gdzie, jak mówię, połowa albo ponad połowa skrzyżowań jest objęta sekundnikami. To działa. To działa naprawdę dobrze. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję. Zgłosił się pan poseł Kmita, który, jak wiemy, bo poinformował nas poseł Szałabawka, nie dotarł na czas, a później pan przewodniczący. Bardzo proszę.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Tak jest. Bardzo przepraszam pana przewodniczącego, pana ministra, wszystkich członków Komisji, wszystkich pracowników za spóźnienie. Na usprawiedliwienie powiem, że dzisiaj mam urodziny – ale nieokragłe – stąd to spóźnienie.

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

Składamy serdeczne życzenia.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Korzystając z obecności pana ministra, jeśli można zadać pytanie...

**Głos z sali:**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

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

O której, panie pośle?

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

Myślę, że ustalimy po posiedzeniu Komisji, ale myślę, że zawsze warto się spotkać.

**Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):**

...jutro rano?

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

To jutro rano spóźni się bardziej.

Szanowni państwo, przechodząc do meritum, dziękując za państwa życzliwość, chciałbym zapytać pana ministra. Oczywiście nie oczekuję odpowiedzi dzisiaj, ale proszę o przeanalizowanie ważnego tematu, który też może towarzyszyć sekundnikom. Do tej pory przy wszystkich drogach krajowych, gdzie mamy ustawione fotoradary, wcześniej jest znak drogowy informujący o tym, że ten fotoradar jest tam postawiony. W przypadku systemu CANARD natomiast nie ma żadnego ostrzeżenia dla kierowców, nie ma żadnej informacji, nie ma żadnego znaku drogowego. To powoduje, że jeśli kierowcy, zbliżając się do skrzyżowania, zauważą w ostatnim momencie, że jest system CANARD, czyli system automatycznego nadzoru, gwałtownie hamują.

Stąd moje pytanie. Czy pan minister nie rozważyłby możliwości – pewnie trzeba by rozporządzeniem wprowadzić nowy znak drogowy – żeby także na skrzyżowaniach, gdzie mamy zamontowany system CANARD, a gdzie mogą być sekundniki, pojawiał się znak informujący o takim systemie, który jest systemem absolutnie potrzebnym, zwiększającym bezpieczeństwo? Wydaje mi się, że także kierowca, zbliżając się do skrzyżowania, powinien być poinformowany o działaniu takiego systemu.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu za umożliwienie drugiej tury pytań.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłosił się pan poseł Adamczyk, pan przewodniczący Adamczyk jako kolejna osoba. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, jeśli dobrze sięgam pamięcią, to już trzecia albo czwarta dziesiątka posiedzeń Komisji w ostatnich 20 latach, na których debatujemy o urządzeniach odcinkowego pomiaru ruchu, o urządzeniach rejestrujących prędkość pojazdów na drodze czy o urządzeniach instalowanych na skrzyżowaniach regulujących czy informujących kierowców o zbliżającej się zmianie światła.

Mam taką refleksję. Są zasadniczo dwie szkoły, które są preferowane szczególnie przez Policję, ale też przez wszystkich, którzy głęboko pochylają się nad bezpieczeństwem w ruchu drogowym. Jedna mówi, że kierowcę trzeba zidentyfikować, przeproszę za wyrażenie, po prostu złapać na gorącym uczynku, solidnie ukarać, by poniósł karę i żeby nigdy nie wiedział, w jakim czasie i w którym miejscu będzie weryfikowane jego zachowanie na drodze.

Pamiętam, że przed laty stoczyliśmy olbrzymią bitwę. To było w czasie, kiedy samorządy straciły możliwość instalowania urządzeń do pomiaru ruchu, tzw. fotoradarów. Kiedy wynieśliśmy tę możliwość z samorządów, bo to nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem w ruchu drogowym, jest wręcz odwrotnie.

Zaraz przejdę do drugiej szkoły, która mówi o tym, że wszystkie urządzenia instalowane w pasie ruchu powinny uspokajać ruch, powinny wprowadzać elementy bezpieczeństwa i powinny w bezpieczny sposób oddziaływać na zachowanie kierowców, aby bezpiecznie poruszali się po drogach. Stąd ten głos i apel do pana ministra w kontekście chociażby tego, co powiedział mój poprzednik, pan poseł Kmita.

Na pewno tutaj nie ulegniemy, ale będziemy starali się robić wszystko, aby nie ulec – to apel do pana ministra – tej szkole, która mówi o tym, że kierowcę należy zidentyfikować, po prostu złapać na gorącym uczynku, ażeby on nie wiedział, solidnie ukarać bez względu na to, jakie będą tego skutki. Po latach nikt nie poniósł odpowiedzialności za bardzo dużą ilość wypadków drogowych – szczególnie w drugiej dekadzie, na przełomie pierwszej i drugiej dekady tego stulecia – spowodowanych instalacją fotoradarów bez uprzedniej informacji o tym, że pomiar prędkości pojazdów wykonywany jest na danym odcinku drogi.

Pamiętamy te dramatyczne historie, jak chociażby tę z jedyńki w Częstochowie, w której rodzina wracała z wakacji, kierujący pojazdem nagle zahamował, bo zorientował się, że jest urządzenie fotoradarowe. Czteroosobowa czy pięcioosobowa rodzina zginęła, bo najechał na nią samochód ciężarowy, który jechał tuż za tym samochodem osobowym. Uważam, że taka powinna przyświecać idea wszystkim działaniom, które dotyczą instalacji różnych urządzeń do weryfikacji zachowań kierowców, do weryfikacji przestrzegania zasad ruchu drogowego, także na skrzyżowaniach.

Pamiętam, jak dużo wysiłku nas to kosztowało, kiedy wprowadziliśmy nowe oznaczenia odcinkowego pomiaru ruchu. Pamiętam, jak dużo było oporów instytucjonalnych, bo pierwotnie o odcinkowym pomiarze ruchu informowała tabliczka mniej więcej tej wielkości zainstalowana na jakimś stalowym słupku na poboczu drogi. Ona była dla kierowców praktycznie niewidoczna. Dopiero kiedy kierowca kończył przejazd odcinka pomiaru ruchu, orientował się, że jechał odcinkiem drogi, na której realizowany jest odcinkowy pomiar prędkości.

Panie ministrze, reasumując, to apel o to, aby urządzenia do pomiaru prędkości, urządzenia fotoradarowe, urządzenia na skrzyżowaniach były w odpowiedni sposób oznaczone, wręcz, aby były pokryte farbami fluorescencyjnymi, ażeby były widoczne w nocy. Przyznam, mi niestety nie udało się tego zrobić, kiedy byłem ministrem. Uważam, że należy naprawić błąd, pewnego rodzaju oszustwo, kiedy w konsensusie wszystkich klubów parlamentarnych przyjęliśmy przed laty ustawę umożliwiającą instalację urządzeń fotoradarowych. Tutaj, na tych salach, w tym budynku G, deklaracja rządu była taka, że nie tylko skrzynki, w których umieszczone są urządzenia pomiarowe, ale także postumenty będą pokryte farbami fluorescencyjnymi. Wiedzą państwo „że skończyło się na tym, na czym się skończyło: żółtą farbą pokrywającą tylko i wyłącznie skrzynki.”

Taka była i taka powinna być idea, aby te urządzenia były z daleka widoczne, aby uspokajały ruch, bo o to w tym wszystkim chodzi. Tu nie chodzi o to, żeby złapać na gorącym uczynku kierowcę przekraczającego prędkość, bo ten, który to instaluje – stawiam dolary przeciwko orzechom i niewiele ryzykuję – też przekracza prędkość, jak ma świadomość tego, że nikt go na tym nie nakryje. Przepraszam za kolokwializm. Bardzo więc proszę, aby zgodnie z tą ideą realizować te zamierzenia. To taki apel, panie ministrze.

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

Dziękuję, panie przewodniczący. W trzeciej rundzie zgłosił się pan poseł Pejo. Bardzo proszę.

**Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):**

Bardzo krótko. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Prosiłbym o odpowiedź pana ministra. Padały tutaj różne głosy odnośnie do możliwości instalacji sekundników w przypadku sygnalizacji zmiennoczasowej. Wiem, że to działa. Pan poseł ze Szczecina przed chwilą również to potwierdził. W dużych miastach na zmiennoczasowych sygnalizacjach są instalowane sekundniki i funkcjonują. Czy pan minister ma taką wiedzę i taką informację? Jeśli tak, to prosiłbym o potwierdzenie lub zaprzeczenie, a jeżeli nie mamy takiej wiedzy, to prosiłbym o właśnie weryfikację, sprawdzenie i przedstawienie takich informacji. Dziękuję bardzo.

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

Dziękuję, panie pośle. W drugiej rundzie zgłosił się pan poseł Witek. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Przemysław Witek (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. To delikatne wzmocnienie słów ministra Adamczyka, bo rozważałem interpelację w tej sprawie. Pomiar odcinkowy prędkości nie dotyczy sekundników, panie ministrze. Są informacje o tym, że zaczynamy mierzyć, ale nie ma informacji o tym, jaka prędkość obowiązuje na danym odcinku. To przydałoby się na początku znaku, który o tym informuje. Takie są sygnały z terenu czy od kierowców. Rozważcie, zastanówcie się, czy nie warto tego zastosować. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Więcej zgłoszeń ze strony państwa posłów nie zanotowałem. W związku z tym bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Furgalskiego, który również zgłosił się w tej sprawie.

**Prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Rzeczywiście, pamiętam montowanie sekundników w miastach i dyskusję o tym, czy to jest wbrew przepisom, czy skoro nie ma przepisów, można to wykonywać. Jeżeli dobrze pamiętam, Częstochowa jest pierwszym miastem,

które te sekundniki zdejmuję, bo przegrywają z nową technologią, czyli z bieżącą analizą przez system „zachowania” samochodów i natężenia ruchu. Jeżeli do tego dojdzie, a już dochodzi sztuczna inteligencja, która to wspomaga, to sekundniki tracą tutaj sens. Przyznaję się, jestem lekko atechniczny, więc nie wiem, czy na Zachodzie kwestie związane ze wspomaganiami sterowania ruchem przez sztuczną inteligencję już są do pogodzenia z sekundnikami.

Przechodząc do drugiego wątku, już mniejsza z tym, gdzie, ale na Zachodzie, gdzie dosyć często jeżdżę samochodem, sekundniki są wprowadzane wszędzie i są pomocne, ale kiedy wprowadzaliśmy je w Polsce, obawa była przede wszystkim taka, że kierowcy zamiast redukować gaz, będą przyspieszać. Mam pytanie. Czy na skrzyżowania, gdzie są zamieszczone sekundniki, mamy od Policji informację o tym, że poziom bezpieczeństwa nie zmienił się, że się zwiększył, nieznacznie zmniejszył? Jak to wygląda pod tym względem?

Tematyka jest tutaj trochę szersza niż tylko sekundniki. Przy okazji niestety nie potrafimy złapać tendencji spadkowej, gdy idzie o wypadki na przejazdach drogowo-kolejowych. Tam pojawiła się dyskusja związana z sygnałami świetlnymi, które są podawane do kierowców. To dwa światła czerwone, które mrugają zamiennie. Nie wszyscy kierowcy wiedzą, o co chodzi. Pytana część kierowców myślała, że to jest informacja, że sygnalizator jest zepsuty.

Mamy wspólne rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych i ministra infrastruktury o znakach i sygnałach. Jeżeli dobrze się orientuję, jest ono podstawą do tego, żeby szkolić kierowców i potem egzaminować. Z tego, co spotykamy w kontakcie z siecią kolejową, wynika, że są tam tylko znaki pionowe, a nie ma tych sygnalizatorów. To jest w zupełnie odrębnym rozporządzeniu. Jest więc pytanie, czy część tych sygnalizatorów można by umieścić właśnie tutaj. Czy jest jakaś rozmowa, także wspólnie z wiceministrem odpowiedzialnym za kolej? Pewnie trzeba by zebrać doświadczenia, bo w Unii Europejskiej to oczywiście nie jest ujednolicone. Czy ten sygnał nie jest dla kierowców zbyt skomplikowany? Czy nie można by wprowadzić czegoś prostszego: albo zielonego, które świeci się przed przejazdem i wtedy można jechać, albo czerwonego? Wiem, że znajdują się oczywiście kierowcy, którzy i tak to zignorują, co widzimy, ale takie jest pytanie.

Mam pytanie dodatkowe, którego nie miałem w planie. Minister Adamczyk zadał je odnośnie do fotoradarów. Mam tu odmienny pogląd. To pokazał przykład Warszawy, gdzie zainstalowano fotoradary na zabytkowym moście Poniatowskiego. Niestety było dużo walki, bo konserwator mówił, że mu to nie pasuje, bo to są wielkie żółte szafy. Pytanie, czy nie możemy podejść do tego bardziej elastycznie. Dzisiaj technika pozwala na to, żeby to nie była wielka szafa, a całe to urządzenie można zainstalować zupełnie inaczej.

Pokazywano w Warszawie chociażby zdjęcia z Czech, gdzie to jest, powiedzmy, wąska rurka i niewielkie urządzenie albo zainstalowanie takiego urządzenia na latarni. Chodzi o to, że takie ulice w mieście, jeśli jest to część zabytkowa, to coś zupełnie innego i nie razi, kiedy jest tego typu żółte urządzenie, które widzimy na normalnych drogach krajowych. Jest przykład Warszawy i mostu, gdzie konserwator chwilowo zgodził się, żeby wydłużyć funkcjonowanie tego fotoradaru. Tam to podziałało, bo spadła liczba osób przekraczających i nie mamy tam żadnych wypadków śmiertelnych. Może więc warto zastanowić się nie tylko nad jednym wzorem i kolorem, ale, jak mówię, podejść do tego tematu elastycznie. Dziękuję.

### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Dziękuję. Więcej zgłoszeń do zabrania głosu nie zanotowałem. Na koniec pozwolę sobie jeszcze na kilka słów refleksji. Temat jest o tyle ważny, że wpisuje się w szeroko pojętą pracę na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jestem zwolennikiem takiego podejścia, że powinniśmy przede wszystkim chronić użytkowników dróg niezależnie od tego, kim oni są, czy są użytkownikami prowadzącymi samochody, pieszymi czy wykorzystującymi innego typu urządzenia do poruszania się. Myślę sobie, że jeżeli podchodzimy do tego w sposób racjonalny, zdroworozsądkowy, to naszą troską powinno być przede wszystkim to, żeby wszyscy, którzy wyjeżdżają, wychodzą na drogę, wieczorem z powrotem wrócili



do domu, do swoich rodzin. Blizsza jest mi taka filozofia, która stwarza warunki do tego, żeby to było możliwe, nie do tego, żeby karać kierowców, jak przez wiele lat robiły to – niestety trzeba powiedzieć wprost – samorzady, które stawiały różne urządzenia tylko po to, żeby podreperować miejską kasę. Nie miało to nic wspólnego z bezpieczeństwem.

Jeżeli zresztą popatrzymy na znakozę, która ma miejsce w Polsce, to też jest element, który rozprasza. Jeżdżę dużo. Człowiek, który jedzie, widzi jeden, drugi, trzeci, piąty, siódmy znak drogowy. Naturalne jest to, że jego uwaga jest w tej sytuacji rozproszona. To nie jest więc kwestia tylko i wyłącznie stosowania różnych mechanizmów, które uspokoją ruch, zapewnią, że on będzie bezpieczny, ale to też jest kwestia refleksji nad tym, jak do tej pory zarządcy dróg realizują zadania, które przed nimi stoją, i tego, czy nie jest tak, że miejscami dochodzi – tak jak mówię, choćby w przypadku znaków – do takiej sytuacji, w której zamiast działać pozytywnie, powodują zagrożenie. Ta szersza refleksja w zakresie ruchu drogowego jest więc pewnie potrzebna.

Bardzo cieszę się, że pan minister poinformował nas o tym, że są prowadzone prace nad raportem, który ma się ukazać jeszcze w listopadzie, dlatego że to jest dobry moment na dyskusję o tym, co będzie po tym raporcie. Dzięki temu, że dyskutujemy, Komisja może wnieść tutaj kilka myśli. Jak myślę, tutaj większość z nas oczekuje, że kiedy prace te będą już bardziej zaawansowane, Komisja spotka się w tym temacie, żebyśmy mogli porozmawiać na temat kierunków, które zostaną przyjęte w nowym rozporządzeniu.

Wydaje się, że kwestia sekundników jest istotna zwłaszcza w miejscach, w których mogą one spowodować upłynnienie ruchu bez szkody dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. To jest kwestia podstawowa. Jeżeli popatrzymy na przykład na system CANART, który jest zainstalowany w wielu miejscach w Polsce, to odniosę się do przykładu jedynek w Pszczynie, gdzie zainstalowano takie urządzenie. Muszę powiedzieć, że to jest niesamowity spowalniczek ruchu. Tam wszyscy kierowcy, zwłaszcza ci, którzy wcześniej nie mieli świadomości, że coś takiego funkcjonuje, nagle używają pedału odpowiedzialnego za uruchomienie hamulców. Tam nawet ja jadąc do pracy, miałem okazję oglądać sytuacje, które są bardzo wrażliwe z punktu bezpieczeństwa, niemalże kolizje. To powoduje, że urządzenia, które de facto mają pomagać wzmocnić bezpieczeństwo, skutkują zupełnie inną sytuacją, czyli powodują, że dochodzi do wielu sytuacji zagrażających bezpieczeństwu.

Stąd moje pytanie, nie wiem, czy do pana ministra, czy raczej do pani dyrektor z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Czy nie jest tak, że na drogach krajowych, które są drogami z bardzo dużym ruchem, instalacja tego typu urządzeń nie powinna być skorelowana z instalacją na przykład sekundników, które z jednej strony pokazują czas światła zielonego, ale z drugiej strony pokazują czas światła czerwonego, dzięki czemu kierowcy będą szybciej opuszczali to skrzyżowanie? Pominę już fakt, że DK1 na odcinku od Bielska-Białej do Tychów nie jest objęta odpłatnością, w związku z tym cały ciężki ruch, który mógłby być rozłożony na przykład na Wiślanę i na jedynkę, jedzie jedynką, dlatego że ta droga jest bezpłatna. W związku z tym zwłaszcza firmy tureckie, które masowo tam jeżdżą, wykorzystują tę drogę po to, żeby unikać opłat, co jest absolutnym skandalem. Tutaj po raz kolejny apeluję do pana ministra, żeby rozważyć wprowadzenie opłat na tej DK1, dlatego że to przyczyni się do bardziej racjonalnego i zgodnego z celem podróży rozłożenia ruchu w tym regionie. Jest więc prośba do pana ministra, pytanie do generalnej dyrekcji.

Podobna sytuacja jest w Bielsku-Białej. To wpisuje się we wszystkie głosy, które były ze strony państwa posłów, na temat instalowania takich urządzeń w obszarach zabudowanych, w miastach. To miejsce w Bielsku-Białej niestety stało się skarbonką, choć i to chce powiedzieć bardzo otwarcie, wymagało rozwiązania, które spowoduje, że przepisy, które obowiązują, będą poważnie traktowane przez kierowców. Niestety takie miejsca stają się skarbonką właśnie na skutek tego, że jest na przykład, nie wiem, zielona strzałka prawoskrętu i ktoś, kto przejeżdża, nie ma możliwości, żeby odpowiednio zareagować, jeżeli nie wie, jak to będzie wyglądało na skrzyżowaniu: czy ta strzałka jeszcze potrwa, czy wręcz przeciwnie, za chwilę się wyłączy. Teraz już system ten działa jakoś inaczej, ale przez wiele, wiele tygodni kierowcy omijali to skrzyżowanie, mówiąc krótko i wprost, bo niepewność co do tego, jak ten system się zachowa, była taka, że ludzie woleli nie ryzykować.



Nie na tym ma polegać działanie tego typu systemów. Mają one dbać o bezpieczeństwo, a nie o to, żeby ludzie wybierali jakieś podrzędne drogi i jeździli objazdem tylko dlatego, że nie wiadomo, jak ten system się zachowa. To jest coś, co ma miejsce także w przypadku wideorejestratorów, które są zamontowane w pojazdach policyjnych, które nie mierzą prędkości obserwowanego pojazdu, który znajduje się przed nimi, tylko odzwierciedlają prędkość pojazdu, którym poruszają się policjanci, co w mojej ocenie oznacza, że to nie ma zgodności z przepisami, a ma dużo wspólnego raczej z intuicją, co w przypadku stosowania przepisów tego rodzaju nie powinno mieć miejsca.

W związku z tym, panie ministrze, jest pytanie o to, czy tego typu systemy również nie powinny być instalowane w połączeniu z innymi urządzeniami, tak jak sekundniki, które powodują, że kierowcy mają pewność stosowania prawa. Drugie pytanie jest takie. Też szedłbym w tym kierunku, odnosząc się do głosów, które były, że migające zielone światła, gdyby wprowadzić je w jakimś standardzie i w szerszym zastosowaniu, z pewnością przyczyniłyby się do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ale miałyby także drugi walor, jakim jest upłynnienie ruchu. Myślę, że to tyle.

Teraz, panie ministrze, oddaję panu głos. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi i o ustosunkowanie się do podniesionych kwestii. Jeżeli będzie potrzeba skorzystania z głosu współpracowników, to proszę sygnalizować. Bardzo proszę, panie ministrze.

#### **Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:**

Uprzejmie dziękuję. Dziękuję za wiele pytań, wniosków. Temat na pewno jest ważny, bo wpływa na nas wszystkich jako uczestników ruchu drogowego, ale również na uczestników, którzy są niechronieni, czyli głównie na pieszych.

System ma zwiększyć bezpieczeństwo ruchu drogowego i analizy w tym zakresie są prowadzone przez Instytut Badawczy Dróg i Mostów. Niedługo będziemy mieć ten raport. Wtedy też będziemy potrzebowali czasu na analizę tego raportu. Zapoznamy się z nim, przedstawimy wnioski, również państwu do analizy pod dyskusję. Ze wstępnych informacji, które mamy z instytutu badawczego, jeśli chodzi o system zmiennoczasowy, to wstępny wniosek jest na tak, tzn. na wprowadzenie zmian w prawie, jeśli chodzi o system sygnalizacji i system sekundników.

Odniosę się do państwa pytań. Wnioski sobie zachowam i poproszę jeszcze ewentualnie o uzupełnienie pana dyrektora Grzegorza Kuczaja i panią naczelnik Katarzynę Kwiecień z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Jeżeli chodzi o samorządy, to, proszę państwa, jak wspomniałem w informacji na wstępie, nie mamy, a nawet nie możemy mieć pełnej analizy tego, jak organy zarządzające ruchem prowadzą strategię, jeśli chodzi o wprowadzenie sygnalizacji sekundników. Przypomnę, że organami zarządzającymi ruchem są starostowie, marszałkowie, generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad oraz prezydenci miast na prawach powiatu. To w ich gestii, w ich decyzji jest to, czy na danym obiekcie sygnalizacji pojawi się sekundnik. To wynika tylko i wyłącznie z ich decyzji, z ich analizy. Oni są również, mówiąc kolokwialnie, inwestorami.

Pan poseł Polaczek pytał o wsparcie dla samorządów. Samorządy mogą oczywiście, i tak się dzieje, korzystać z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg na budowę, modernizację dróg. W ramach tych inwestycji mogą również przewidzieć budowy urządzeń, które są związane z sygnalizacją, w tym sekundników. To wsparcie jest więc możliwe w takim stopniu bądź z własnych źródeł.

Mamy różne informacje. Pan dyrektor Furgalski mówił o tym, że Częstochowa ściąga sekundniki. Policja nie badała – a przynajmniej nie mamy takiej wiedzy – wpływu sekundników na wzrost czy spadek bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych skrzyżowaniach. Są analizy przeprowadzone przez niektóre samorządy. Później poproszę pana dyrektora Kuczaja o to, żeby przedstawił jedną z takich analiz. Analiza ta akurat jest negatywna, jeśli chodzi o wpływ sekundników na bezpieczeństwo. Temat nie jest więc jednoznaczny. Są również eksperci, którzy mówią o tym, że wprowadzenie sekundników jednak wprowadza na tych skrzyżowaniach sytuację zwiększającą niebezpieczeństwo, bo kierowcy przyspieszają bądź raptownie hamują, wykorzystują też tzw. międzyczas

między zmianą sygnalizacji, licząc na to, że jeszcze zmieszczą się w sekundzie czy połowie sekundy. To bardzo złożony temat.

Odpowiem również na konkretne pytania. Panu posłowi Kmicie składam najlepsze życzenia urodzinowe, a mówię to jako jutrzejszy jubilat. Wszystkiego dobrego. Panie pośle, mówił pan o pulsacyjnym świetle. Jeśli chodzi o zmianę systemu, konwencja wie-deńska o znakach i sygnałach nie dopuszcza takiego sygnału pulsacyjnego na głównych drogach. Polska ratyfikowała tę konwencję, więc w tym przypadku nie możemy wprowadzić takiego systemu.

Co do spraw technologicznych, bo o tym mówili pan poseł Witek i chyba pan poseł Zawieja, oczywiście jesteśmy już w erze nowej technologii, sztucznej inteligencji. Myślę, że również w tym przypadku będzie to miało duży wpływ na to, co przed nami. Na razie będziemy chcieli zmienić te przepisy, żeby one odpowiadały potrzebom, które są w tej chwili zgłaszane, ale trzeba powiedzieć sobie o tym, że przed nami pewnie wyzwania dużo, dużo większe.

Jeżeli chodzi o wniosek pana przewodniczącego Suchonia odnośnie do DK1, mówimy o odcinku przez Pszczynę, to rzeczywiście odcinek ten nie jest włączony do systemu poboru opłat e-TOLL. Ostatnio Rada Ministrów przyjęła rozporządzenie o zwiększeniu tego systemu i akurat ten odcinek nie znalazł się w nim. Jeżeli natomiast będzie taka potrzeba, bo ruch pojazdów ciężarowych będzie zwiększony i będzie zwiększał się na tym odcinku, to również wymaga to analizy i w przypadku zmiany przepisów to również będziemy brać pod uwagę.

Głosy sprzeczne pojawiły się również w wypowiedziach pana przewodniczącego Adamczyka i pana dyrektora Furgalskiego. No właśnie: Czy bardziej oznakowywać fotoradary czy mniej, żeby one były rzucające się w oczy na drodze, i czy stosować elementy odbłaskowe, fluorescencyjne, które będą pokazywać, że jest fotoradar, i w jakiś sposób przed nim ostrzegać? Jestem zdania, że fotoradary może w niektórych sytuacjach nie do końca są wpasowane w architekturę obrazu, tak bym to ujął, czyli w przypadku ich posadowienia przy miejscach zabytkowych czy krajobrazowo ciekawych, ale, powiedzmy sobie szczerze, główną zasadą jest to, aby zwiększyć bezpieczeństwo. Również jestem tego zdania, że fotoradary powinny być jak najlepiej oznakowane, że powinny być bardzo, bardzo czytelne znaki informujące o fotoradarach, bo na tym powinno nam wszystkim zależeć. Fotoradary są montowane w takich miejscach, które są szczególnie niebezpieczne, gdzie zdarzają się sytuacje trudne, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, gdzie są obiekty typu szkoły, miejsca użyteczności publicznej, gdzie ten ruch pieszych jest wzmożony. Jestem więc jednak zwolennikiem tego, żeby były one widoczne. Być może to kwestia tego, żeby kształt i forma fotoradarów były inne, ale na razie dysponujemy takimi, jakie po prostu są na rynku, więc nie będziemy robić innych działań.

Chyba na większość pytań odpowiedziałem, ale, jeśli pan przewodniczący pozwoli, poproszę jeszcze pana dyrektora o doprecyzowanie kilku kwestii.

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

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

**Poseł Łukasz Kmita (PiS):**

*Wypowiedź poza mikrofonem.*

**Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:**

Przepraszam. W tym przypadku zgadzam się, zrobimy taką analizę, żeby ta informacja była podawana. Kiedyś były takie analizy – nie wiem, dlaczego nie zostały wdrożone – również, jeśli chodzi o oznakowanie odcinkowego pomiaru prędkości. Panie pośle, na początku był taki projekt, żeby znak z prędkością był na znaku informującym o rozpoczęciu odcinka, ale później w trakcie konsultacji społecznych zmieniono tę decyzję, myślę, że słusznie. Argumentacja była taka, że kierowca powinien znać, widzieć, jakie są znaki ograniczające prędkość na drodze, na której jedzie. W tym przypadku odcinkowy pomiar nie zmienia tych prędkości.

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

Dziękuję. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury  
Grzegorz Kuczaj:**

Dziękuję bardzo. Pozwolę sobie uzupełnić wypowiedź pana ministra odnośnie do raportu, który został przywołany. Faktycznie ogólnokrajowego raportu nie było, nikt nie zdecydował się na jego wprowadzenie, ale, jak powiedział pan minister, poszczególne samorzady robiły takie analizy na własne potrzeby. Jedną z chyba najgłośniejszych czy najbardziej kompleksowych spraw był raport wykonany 10 lat temu przez miasto Grudziądz, gdzie faktycznie zbadano realny wpływ zamontowanych sekundników na ruch. Jak wspomniał pan minister, ten raport nie jest korzystny dla sekundników.

Główny wniosek był taki, że wzrost przejazdów na czerwonym świetle w zależności od dnia, od drogi wahał się od dwudziestu paru do blisko 90%, więc to są ogromne przekroczenia. Oczywiście można dyskutować, czy jednocześnie montowanie sekundników i systemów badających, tzw. red lightów, czyli karzących za przejazd na czerwonym świetle, ma w ogóle sens, co do zasady, bo wtedy musielibyśmy całe skrzyżowania omontować specjalistycznym sprzętem.

Z raportu wynikało również, że są przypadki, kiedy sekundnik sprawdza się. Najmniej niekorzystny wpływ był na sygnalizatorach kierunkowych, gdzie nie było żadnych kolizji. Wówczas nie było z tym problemu, a tamten negatywny oddźwięk był najmniejszy.

Z punktu widzenia analiz, którymi dysponujemy ze świata, wszyscy jednomyślnie wskazują, że są dwa elementy, gdzie można stosować sekundniki. Pierwszy to na pewno sygnalizacja w ruchu wahadłowym na czas prowadzenia robót, gdzie często czerwone światło mamy przez dłuższy czas i potrafimy stać nawet do 10, 15 minut. Widząc wtedy, że nie nadjeżdża pojazd z naprzeciwka, kierowcy po prostu decydują się na przejeżdżanie, więc ta informacja na pewno byłaby korzystna.

Druga sytuacja, gdzie powszechnie jest to stosowane w Europie Zachodniej, to sygnalizacja na przejściach dla pieszych, czyli odmierzająca dla pieszego czas oczekiwania na światło zielone. Ze wstępnych rozmów z wykonawcami tej analizy – ponieważ na bieżąco spotykamy się z nimi, dyskutujemy o różnych kwestiach – wynika, że propozycje stosowania sekundników odmierzających głównie sygnał czerwony, czyli koniec sygnału czerwonego, będą rekomendowane przez wykonawców tej analizy.

Jeśli mógłbym coś dodać, jeśli są jeszcze jakieś pytania, to z chęcią udzielę informacji.

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

Dziękuję bardzo. Poproszę panią naczelnik o odniesienie się do kwestii, które dotyczyły dróg krajowych.

**Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Departamencie Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Katarzyna Kwiecień:**

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie pozostaje mi nic innego, jak poprzeć informację, którą przedstawił pan dyrektor Kuczaj. Bez pogłębionej analizy pewnie trudno jednoznacznie zawyrokować, czy sekundnik powinien znaleźć się na sygnalizacji, która jest objęta systemem nadzoru ruchu, czyli przejazdu na czerwonym świetle.

Dzisiaj nasze przepisy mówią, że to rozwiązanie w kontekście sekundnika możemy stosować, o czym tutaj też była mowa, na sygnalizacji stałoczasowej. Mamy kilka takich sygnalizacji. Można by je policzyć dosłownie na palcach jednej ręki. Działają one właśnie w tym trybie. Sygnalizacja zmiennoczasowa dostosowuje do ruchu, przez co informacja, która byłaby wyświetlana na sekundnikach, tutaj też wymagałaby pewnej regulacji. Pewnie technicznie jest to jak najbardziej możliwe, niemniej jednak należałoby określić, od jakiego poziomu – w sensie pozostałego czasu – wyświetlana dla kierowcy informacja nie mogłaby ulec zmianie, żeby nie doprowadzić do sytuacji, że kierowca ma informację, że jest 10 sekund, na którejś pętli zgłaszają się pojazdy i one mają priorytet, bo tak wynika z programu sygnalizacji, i nagle z 10 robi się 35 sekund. Kierowca nigdy nie dostałby rzetelnej informacji o tym, po upływie jakiego czasu będzie mógł ruszyć.

Z drugiej strony rola liczników, wyświetlaczy pozostałego czasu, w naszej ocenie jest taka, żeby poprawić przepustowość danego skrzyżowania, czyli żeby kierowca widział, że pozostało mu jeszcze, nie wiem, 3 sekundy. Tutaj jednak jest też taka możliwość, żeby nie wyświetlać na przykład czasu od 5 sekund, żeby kierowca już koncentrował się

na drodze, na otoczeniu drogi, a nie patrzył na sekundnik i na przykład potrafił pieszego, który gdzieś przebiega.

Jest więc ileś czynników, które należy wziąć pod uwagę, bo to nie jest jednoznaczne, niemniej jednak zastosowanie sekundników na sygnalizacji zmiennoczasowej zakłóciłoby nam walor, dla którego chcielibyśmy je zamontować, a mianowicie przepustowość. Jeżeli określilibyśmy jakiś stały czas tak, że jeżeli kierowca dostaje informację, że pozostało mu na przykład 10 czy 7 sekund czerwonego światła czy zielonego sygnału, to w tym czasie ta sygnalizacja musiałaby przejść w tryb stałoczasowy, żeby nie powodować dezinformacji kierowcy, o czym mówiłam wcześniej.

Tutaj jest więc wiele czynników, które należy zważyć. Technicznie pewnie jest to możliwe. Jak mówił pan dyrektor, jest jakaś rekomendacja co do takiego zastosowania zespołu, ale musimy mieć na względzie wszystkie te czynniki i odpowiednio to zważyć. Z mojej strony dziękuję bardzo.

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

Dziękuję. Czy pan minister? Nie. Nie ma chętnych? Pierwszy w poprzedniej rundzie zgłaszał się chyba pan poseł Pejo, tak że bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):**

W odpowiedzi panu... Już nie pamiętam, czy mój to pan minister, czy pan dyrektor. Oczywiście mamy świadomość, że w gestii samorządów jest instalacja tych sygnalizacji na drogach samorządowych. Jeszcze raz podkreślę natomiast, jaki jest problem. Samorządy odpierają to informację, że wytyczne czy przepisy nie pozwalają im na montaż albo że nie mają wiedzy, jaką sygnalizację sekundników mogą instalować. Mam więc sugestię, aby, oczywiście już po przedstawieniu i analizie tego raportu, wyszła z ministerstwa taka informacja, jakieś rekomendacje albo wytyczne dla samorządów, bardziej w formie informacji o tym, co samorządy mogą, a czego nie mogą, aby środowiska, osoby, które postulują to, aby na drogach samorządowych wprowadzić takie rozwiązania, miały jasność i konkretne informacje.

Odnośnie do informacji, która przedstawiła pani dyrektor, powiem, że w zmiennoczasowych instalacjach jest to możliwe do rozwiązania. Mam taką wiedzę, że to po prostu istnieje w dużych miastach, chociażby w powiecie świdnickim, gdzie te sygnalizatory zostały zainstalowane. Wygląda to tak, że nawet na najprostszych skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych, kiedy sygnalizacje są wzbudzane przez pieszych, sygnalizacja odmierzająca czas jest w stanie odpowiednio się zmienić, ale czas musi być określony wcześniej. Nie może być tak, że kiedy naciśnie pierwszy przycisk wzbudzający zmianę sygnalizacji, dochodzi do zmiany czasu na sekundniku. To jest niedopuszczalne. Takiej sytuacji nie będzie, bo wtedy określamy, że na przykład w ostatnich 30 sekundach ten czas nie jest możliwy do zmiany na sekundniku.

Nie wiem, czy przedstawiam to zrozumiale, ale to funkcjonuje. Proponuję, aby przejrzeć sygnalizacje, które już istnieją również w formie zmiennoczasowej. Dziękuję bardzo.

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

Bardzo dziękuję. Zgłosił się pan poseł Zawieja. Bardzo proszę, panie pośle.

**Poseł Bartosz Zawieja (KO):**

Dziękuję, panie przewodniczący. Korzystając z okazji, chciałem podziękować panu ministrowi, gdyż 25 października Instytut Badawczy Dróg i Mostów wysłał do zarządców dróg bardzo ciekawą ankietę, która jest przekazywana zwrótnie do pani dyrektor Skorupskiej z IBDiM-u. Wiem, że ta ankieta jest bardzo szczegółowa, bardzo merytoryczna i strona samorządowa, ale nie tylko, bardzo liczy na uwzględnienie tych postulatów, bo są to postulaty praktyków. Właśnie dostałem od pana Łukasza Dondajewskiego, to jest miejski inżynier ruchu w Poznaniu, bardzo ciekawe uwagi w zakresie tego, gdzie są strzałki, gdzie piony, gdzie jest cały aspekt BRD, bo cała ta ankieta ma poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Reasumując, cały zakres techniczny tej ankiety jest bardzo fajną odpowiedzią na postulaty, o których tu rozmawiamy. Korzystając z okazji, chciałbym prosić, żeby te postulaty zostały bardzo poważnie potraktowane, bo, jak powiedziałem, mój kolega, miejski



inżynier ruchu w Poznaniu, to praktyk od ponad ćwierć wieku, a pierwsze systemy sterowania ruchem były budowane w moim Poznaniu 30 lat temu, jeszcze w oparciu o radiowe przesyły sygnalizatorów czy czasowe zmiany na tzw. konwergencjach, choć tu mogę się mylić. Za to dziękuję, bo właśnie w tej chwili dostałem info przynajmniej z dwóch miast, że ta ankieta budzi bardzo duże nadzieje na to, aby uwzględnić wszystkie te postulaty, aby na naszych drogach było lepiej. Dziękuję bardzo.

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

Bardzo dziękuję, panie pośle. Zgłosił się pan prezes Furgalski. Bardzo proszę.

**Prezes zarządu ZDG TOR Adrian Furgalski:**

Dziękuję. Pytałem jeszcze, panie ministrze o taką możliwość, żeby do tego rozporządzenia... Przepraszam, prawo jazdy zdawałem dawno, ale z tego, co się konsultowałem, wynika, że podstawą szkolenia jest to rozporządzenie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwa Infrastruktury, a tam nie ma kolejowego sygnalizatora świetlnego. Wiem, co to znaczy. On jest w osobnym rozporządzeniu kolejowym o prowadzeniu ruchów, ale dyskusja przy okazji niestety zbyt częstych wypadków na przejazdach była prowadzona w ten sposób, że kierowcy nie do końca wiedzą, co to oznacza. Dziwię, że nie wiedzą, ale może tak być. Jest pytanie, czy informacja o tym konkretnym kolejowym rozwiązaniu sygnalizacyjnym rzeczywiście nie jest przekazywana w procesie kształcenia i nie mam jej też chociażby w bazie pytań.

Druga rzecz to wygląd fotoradarów. Pokazywaliśmy sobie urządzenia, które w tej chwili są już znacznie mniejsze, bo ta technika też poszła do przodu. Nie chodzi o to, żeby to nie było żółte, czy świeciło się lub się nie świeciło, jak chce minister Adamczyk, tylko jest pytanie o to, czy możemy na przykład zapisać w rozporządzeniu, że czasami może być jakiś wyjątek, odstępstwo. To, że chcemy, żeby była zachowana przede wszystkim funkcja bezpieczeństwa, jest jasne, ale jeżeli latami trwała przepychanka z konserwatorem zabytków i teraz jest znowu, to chyba tak nie możemy. Chyba nie mamy jakiejś formy nacisku. Może media były formą nacisku i on ustąpił, powiedział: „Dobrze, nie likwidujcie tego klasycznego, żółtego fotoradaru”, ale to trwało ileś lat: czy w ogóle można postawić, potem w którym miejscu, na ile on się zgadza, że już się rozmyślił i nie zgadza się.

Pytanie, czy na przykład w miejscach zabytkowych rozporządzenie mogłoby przewidywać, że jest możliwość innego kształtu, oczywiście pod warunkiem, że to będzie uzgodnione z zarządcą drogi, z Policją etc. Dziękuję.

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

Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze głosy? To pozwolę sobie jeszcze na koniec.

Mam jednak poczucie niezrozumienia sytuacji, która jest na krajowej jedyńce. Pragnę zwrócić uwagę, że pomiędzy Bielskiem-Białą a Tychami jest to jedyna droga, która de facto łączy nas z granicą z Czechami i ze Słowacją. Tam jest bardzo duży ruch pojazdów. Niestety jest on większy z tych względów, o których mówiłem, panie ministrze, czyli ze względu na dopuszczenie do ruchu pojazdów ciężarowych bez ponoszenia opłat. Na drodze, która mogłaby rozładowywać ten ruch, czyli DK81, są opłaty i tam w zasadzie nie ma samochodów popularnie zwanych ciężarowymi. Badamy różne rzeczy na drogach, można to zbadać. Tamtego ruchu albo nie ma, albo jest marginalny.

Na jedyńce, która nie jest bezpłatna, ten ruch ciężarowy stanowi jakąś wielką wartość i to powoduje, że przy stosowaniu sygnalizatorów różnoczasowych ta droga jest jednym wielkim korkiem. Jeżeli ktoś wie, jak to wygląda, to w momencie, kiedy w Bielsku-Białej zjedzie się z S52, która biegnie od granicy w Cieszynie, na DK1, to od razu zaczynają się korki: Bielsko-Biała, Czechowice, Dziedzice, Pszczyna. Tracimy miliony złotych na to, żeby stać w tych korkach, zwiększamy ślad węglowy. Stanie w korkach powoduje coraz wyższe spalanie i końca tych korków nie widać. Zarządzanie ruchem na tej drodze jest dramatem.

Na dodatek zainstalowano system CANARD w Pszczynie. Biorąc pod uwagę to, co działo się na tym skrzyżowaniu, prawdopodobnie jest on tam potrzebny, natomiast on przyczynił się do tego, że ruch jest jeszcze wolniejszy. Jeżeli więc mamy drogi krajowe, które mają być drogami dużego ruchu pojazdów, które mają mieć odpowiednią przepustowość, to trzeba stosować rozwiązania, które nie powodują znaczącego obniżenia



płynności jazdy, nie tylko ze względów, o których mówiłem, które powodują, że zwiększamy emisję, zwiększamy hałas. Jak mówiłem w moim pierwszym wystąpieniu, skoro niemal za każdym razem widzę, że na skrzyżowaniu w Pszczynie dochodzi do bardzo stykowych, kolizyjnych sytuacji, dlatego że to chyba nie jest tam oznaczone i ludzie w ostatniej chwili orientują się, że tam wiszą jakieś kamery, to nie poprawia to bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W związku z tym bardzo prosiłbym o przeanalizowanie tej sytuacji i zastosowanie rozwiązań, które nie spowodują dalszego obniżenia płynności ruchu, tylko spowodują, że ten ruch będzie bezpieczny i płynny. To jest taka prośba, panie ministrze.

Teraz bardzo proszę o odniesienie się do kwestii, które zostały podniesione.

#### **Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:**

Odnosnie do pytania pana posła Pejo o to, czy samorzady wiedzą, czy nie wiedzą, jak stosować te przepisy, tak jak wspomniałem, organami zarządzającymi ruchem w polskim systemie prawnym nie są wszyscy przedstawiciele danego samorządu. Wójt czy burmistrz nie jest tym organem, jest nim starosta. Jeżeli więc na terenie gminy wójt czy burmistrz chce wprowadzić na swoich drogach sygnalizację sekundników, to musi zwrócić się do starosty. Innymi organami są prezydenci miast na prawach powiatu, marszałkowie oraz generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Te osoby są odpowiednie i odpowiedzialne za to, aby zamontować takie urządzenia, aby zastosować taki system na swoich drogach i nie tylko na swoich drogach, bo, jak mówię, wójtowie czy burmistrzowie, jeśli chcą zrobić to na drogach gminnych, również muszą zwrócić się do starosty. To jest zapisane w rozporządzeniu. Myślę, że samorządowcy powinni doskonale o tym wiedzieć.

Panu posłowi Zawiei dziękuję za dobre słowo o Instytucie Badawczym Dróg i Mostów. To jest instytut, który podlega Ministerstwu Infrastruktury. Też muszę powiedzieć parę ciepłych słów, bo przedstawiciele tego instytutu włożyli bardzo dużo pracy w ostatnie tragiczne zdarzenia odnośnie do powodzi na Dolnym Śląsku i na Opolszczyźnie. Przedstawiciele IBDiM-u przez dłuższy czas pracowali i oceniali straty w drogach, na mostach. Chciałbym również poinformować państwa, że staramy się o to, aby ten instytut miał status instytutu państwowego, więc taka procedura jest wdrożona.

Co do raportu, zgodnie z naszą sugestią przedstawiciele instytutu mają oprzeć ten raport przede wszystkim na wiedzy praktyków – co, jak widać, jest realizowane – i dlatego zwracają się do osób, które zajmują się tematami w obszarze kierowania ruchem. Myślę, że ten raport będzie dość interesujący i praktyczny, jeśli chodzi o zastosowania różnych rozwiązań.

Pan prezes, pan dyrektor Furgalski pytał o sygnalizację kolejową w systemie szkolenia. Modyfikujemy ten system szkolenia, wprowadzamy również nowe rozwiązania. Te przepisy są, ale rozumiem, że jest wniosek, żeby ten zapis był w zestawie pytań z teorii i praktyki, który jest przygotowywany, co dotyczy nowych i młodych kierowców. Przyjmujemy ten argument i będziemy go wprowadzać.

Czy możemy wprowadzić wyjątek, jeśli chodzi o wygląd fotoradarów w szczególnych miejscach? Myślę, że tak, że taki zapis również możemy zastosować, dlatego że to są te specyficzne sytuacje. Trzeba tylko określić, czy to ma być obszar objęty ochroną konserwatorską czy jakiś zabytek. Jest to do zrobienia. Oczywiście zweryfikujemy, sprawdzimy to również w innych instytucjach.

Już odpowiadałem na pytanie pana przewodniczącego Suchonia, ale jasne, ten wniosek jest przez nas przyjęty. Będziemy go zgłaszać również do Inspekcji Transportu Drogowego. Jeżeli przepisy będą zmieniane – akurat to prawo ma w swojej gestii Rada Ministrów – to w tym przypadku podejmiemy takie decyzje, jeżeli rzeczywiście jest tak, że ruch ciężarowy na DK1 jest na tyle duży, że stwarza niebezpieczeństwo, i jest prowadzony poza systemem e-TOLL. Dziękuję bardzo.

#### **Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):**

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Czy są jeszcze pytania? Nie widzę. W związku z tym zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Bardzo dziękuję państwu za udział. Panu ministrowi i współpracownikom dziękuję za rzeczowe odpowiedzi, dziękuję wszystkim, również pani naczelnik z generalnej dyrekcji.

Zamykam posiedzenie. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Szanowni państwo, życzę bardzo udanego dnia. Do zobaczenia.