Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.15.2026
Warszawa, 03 listopada 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19681 Posła na Sejm RP Pana Roberta Dowhana, z dnia 14 września br., uprzejmie informuję, jak poniżej.

Ministerstwo Infrastruktury w ramach realizowanych zadań, sukcesywnie opracowuje i wdraża innowacyjne rozwiązania oraz ułatwienia, które mogą znaleźć zastosowanie w organizacji ruchu na drogach, niemniej jednak w przedstawionej przez Pana Posła propozycji nie wskazano wyników badań ani danych potwierdzających tezy, zgodnie z którymi stosowanie świateł ostrzegawczych koloru niebieskiego i czerwonego przez pojazdy służby drogowej i pomocy drogowej, a także obligatoryjne stosowanie pojazdów Policji przy realizacji zadań drogowych, przyniosłoby zakładane efekty. Twierdzenia o jednoznacznym wpływie powyższych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu wymagają potwierdzenia, z uwzględnieniem również możliwych oddziaływań niepożądanych, takich jak np. niewspółmierne zaangażowanie funkcjonariuszy i pojazdów Policji do obsługi realizacji zadań drogowych.

Odnosząc się do sygnałów świetlnych emitowanych przez niektóre rodzaje pojazdów informuję, że używanie żółtych sygnałów błyskowych uregulowane jest w art. 54 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.), zgodnie z którym pojazd wykonujący na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne powinien wysyłać żółte sygnały błyskowe. Natomiast zgodnie z art. 2 pkt 38 ww. ustawy, sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych

i jednocześnie sygnałów dźwiękowych o zmiennym tonie, przewidziane są dla pojazdów uprzywilejowanych.

Żółty sygnał ostrzegawczy informuje o wykonywaniu prac, obecności pojazdu lub urządzenia mogącego powodować utrudnienia albo zagrożenie w ruchu drogowym. Jego charakter jest przede wszystkim ostrzegawczy i powinien jednoznacznie wskazywać kierującym, że w danym miejscu występują nietypowe warunki ruchu lub przeszkoda wymagająca zachowania szczególnej ostrożności.

Z kolei sygnały niebieskie i czerwone są powszechnie kojarzone z pojazdami uprzywilejowanymi i sytuacjami wymagającymi szczególnej reakcji pozostałych uczestników ruchu. Wykorzystywanie tych samych barw przez pojazdy wykonujące zwykłe prace drogowe mogłoby osłabiać czytelność tego rozróżnienia oraz powodować niepewność co do charakteru zdarzenia i obowiązków kierujących.

Rozdzielenie funkcji poszczególnych sygnałów świetlnych służy zatem zachowaniu jednoznacznej komunikacji w ruchu drogowym. Pojazd prowadzący prace drogowe powinien być rozpoznawalny jako źródło ostrzeżenia o utrudnieniu lub zagrożeniu związanym z prowadzonymi pracami, natomiast sygnały charakterystyczne dla pojazdów uprzywilejowanych powinny pozostać zarezerwowane dla sytuacji, w których ich zastosowanie wynika z charakteru wykonywanych zadań.

Takie rozwiązanie ogranicza ryzyko błędnej interpretacji sygnałów, ułatwia kierującym prawidłową ocenę sytuacji na drodze i wzmacnia spójność systemu oznakowania pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym.

Z powyższych względów Ministerstwo Infrastruktury uznaje za zasadne zachowanie obecnego rozróżnienia barw sygnałów świetlnych stosowanych przez pojazdy wykonujące prace drogowe, pojazdy pomocy drogowej oraz pojazdy uprzywilejowane. Ewentualne wprowadzenie dodatkowych barw, również w ramach pilotażu, wymagałoby wykazania korzyści dla bezpieczeństwa ruchu oraz oceny wpływu takiej zmiany na czytelność całego systemu sygnałów. Także wykorzystanie doświadczeń innych państw wymaga uwzględnienia różnic w obowiązujących tam zasadach ruchu i oznakowania pojazdów. Informacje o działaniach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w tym zakresie pozostają we właściwości tego resortu.

W odniesieniu do propozycji obowiązkowej asysty radiowozów Policji przy wszelkich pracach drogowych Ministerstwo Infrastruktury opowiada się za dostosowaniem sposobu zabezpieczenia robót do charakteru prac i występujących zagrożeń. Obowiązujące przepisy pozostawiają możliwość zabezpieczenia robót bez stałej obecności Policji. Potrzebę zaangażowania funkcjonariuszy należy rozpatrywać z uwzględnieniem warunków w konkretnym miejscu oraz pozostałych zadań Policji w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poprawa bezpieczeństwa podczas prowadzenia robót drogowych stanowi jeden z istotnych obszarów działań Ministerstwa Infrastruktury. Kwestie te są na bieżąco analizowane mając na uwadze m.in. opinie przedstawicieli administracji, zarządców dróg, wykonawców i środowiska eksperckiego.

Przykładem mogą być wprowadzone do przepisów wykonawczych (rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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 (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.) zarówno możliwość stosowania mobilnych terminali zderzeniowych (tzw. mobilne poduszki zderzeniowe), jak również tymczasowych barier ochronnych. Oba rozwiązania istotnie przyczyniają się do ochrony zarówno kierowców, jak również pracowników wykonujących roboty drogowe. W bieżącym roku weszły w życie również zmiany legislacyjne mające na celu ułatwienie stosowania stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość podczas realizacji robót drogowych.

Przykładowo, na podstawie informacji uzyskanych z Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, w najbliższym czasie planowany jest montaż stacjonarnych urządzeń odcinkowego pomiaru średniej prędkości na czas trwania przebudowy autostrady A2 na odcinku Warszawa-Łódź.

Należy jednak podkreślić, że decyzja o wykorzystaniu odpowiednich środków służących poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz osób wykonujących roboty drogowe pozostaje w kompetencji właściwych organów i podmiotów odpowiedzialnych za prowadzenie oraz nadzór nad realizowanymi inwestycjami, stosownie do zakresu ich ustawowych i kontraktowych obowiązków.

Odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa w trakcie realizacji robót drogowych spoczywa przede wszystkim na organach właściwych w tym zakresie, w szczególności zarządzających ruchem, zarządcach dróg publicznych oraz projektantach opracowujących rozwiązania drogowe.

Odnosząc się do pytań dotyczących danych statystycznych, informuję, że Ministerstwo Infrastruktury korzysta z informacji o zdarzeniach drogowych przekazywanych przez Komendę Główną Policji. Dostępne resortowi zestawienia dotyczą zdarzeń występujących na obszarach robót drogowych lub oznakowania tymczasowego. Ich zakres różni się od wskazanego w interpelacji, która odnosi się do określonych grup pracowników oraz udziału Policji w zabezpieczaniu robót. Przedstawienie danych w żądanych przekrojach oraz ocena wpływu obecności funkcjonariuszy na liczbę zdarzeń wymagałyby pozyskania dodatkowych informacji od Policji.

Z danych przekazanych przez Komendę Główną Policji wynika, że zdarzenia na obszarach robót drogowych lub oznakowania tymczasowego stanowiły około 0,4% ogółu zdarzeń drogowych w poszczególnych latach objętych zestawieniem. Wskaźnik ten przedstawia udział tych zdarzeń w ogólnej statystyce, natomiast dobór zabezpieczeń wymaga

uwzględnienia warunków w miejscu prowadzenia prac, w szczególności prędkości pojazdów, natężenia ruchu oraz narażenia pracowników. Środki ochrony, w tym mobilne terminale zderzeniowe, bariery tymczasowe i urządzenia kontroli prędkości, powinny być dobierane odpowiednio do występujących zagrożeń.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu