



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  
SEKRETARZ STANU

Warszawa, dnia 08 grudnia 2009 r.

*Tadeusz Jarmuziewicz*

TD-7wt-0701-53-09

**Pan**  
**Bogdan Borusewicz**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez Senatora Piotra Kaletę na 44 posiedzeniu Senatu w dniu 20 listopada 2009 r., przysłane przy piśmie nr BPS/DSK-043-2162/09 z dnia 27 listopada 2009 r., w sprawie rozważenia zasadności wprowadzenia zmian w przepisach *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), w zakresie zwiększenia dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym, przedstawiam następujące stanowisko.

*Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie ustawy o podatkach i opłatach lokalnych* (Dz. U. Nr 92, poz. 884), wprowadziła obniżenie dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km/h. Rozwiązanie to było przedmiotem programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaś postulat wprowadzenia tego ograniczenia znalazł odzwierciedlenie w dokumentach międzynarodowych. Najważniejsze z tych dokumentów to m. in. Biała Księga z 2001 r.: „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję” oraz Europejski Program Działań Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dokumenty te wyraźnie podkreślały konieczność zmian legislacyjnych w tym zakresie, kładąc nacisk na obowiązek harmonizacji przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Było to realizowane m. in. przez obowiązujące już we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km/h. Jednym z postanowień

podpisanej w dniu 24 października 2003 r., przez ministrów infrastruktury i transportu państw członkowskich UE i krajów nowo wstępujących, Deklaracji Werońskiej było działanie na rzecz ujednolicenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zwłaszcza ograniczeń prędkości. Wprowadzone zmiany uzasadnione były również wynikami przeprowadzonych badań i statystyk, które potwierdziły, że obniżenie prędkości o 10 km/h skutkuje co najmniej kilkuprocentowym obniżeniem ilości wypadków w ruchu drogowym oraz znacznym złagodzeniem ich skutków.

Ponadto, w kwestii podnoszonej w oświadczeniu Pana Senatora Piotra Kalety należy wskazać, iż zgodnie z art. 21 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym. Prędkość dopuszczalna, może być zmniejszona - jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub jej odcinku za tym przemawiają, lub zwiększona - jeżeli warunki ruchu na drodze lub jej odcinku zapewniają zachowanie bezpieczeństwa ruchu. Wprowadzenie takich zmian wymaga sporządzenia projektu organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu – na podstawie którego zatwierdza się organizację ruchu – powinien być zgodny z wymaganiami zawartymi w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* (Dz. U. z 2003 r. Nr 177, poz. 1729). Zatwierdzenie projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem następuje na podstawie przepisów § 6 ust. 1 tego rozporządzenia.

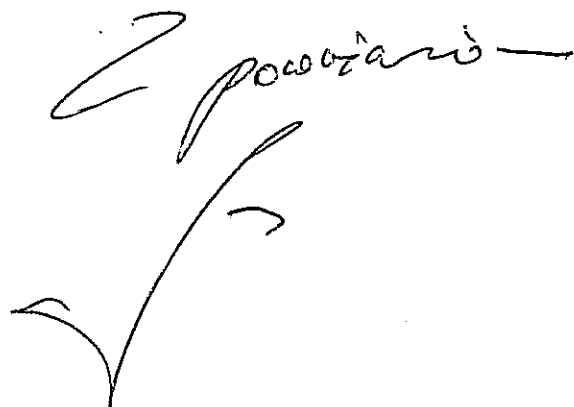
Zgodnie z art. 10 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* zarządza ruchem na drogach położonych w obszarze zabudowanym:

- |   |   |
|---|---|
| – krajowych   | – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad |
| – wojewódzkich  | – marszałek województwa                         |
| – powiatowych i gminnych  | – starosta                                      |
| – położonych w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych | – prezydent miasta.                             |

Istniejący stan prawny, daje możliwość wprowadzenia zmian do organizacji ruchu w przypadku uzasadnionej potrzeby. Wymienione powyżej organy zarządzające ruchem na drogach zgodnie z przepisami § 3 ust. 1 pkt 1 *rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem* rozpatrują wnioski dotyczące zmian organizacji ruchu.

Ponadto organy zarządzające ruchem mogą wprowadzić zmiany do funkcjonujących rozwiązań w organizacji ruchu również na podstawie przeprowadzonych własnych analiz tej organizacji. Konsekwencją tych zmian może być np. zmiana obowiązującej prędkości na obszarze zabudowanym.

Wobec powyższego odnosząc się do oświadczenia złożonego przez Senatora Piotra Kaletę na 44 posiedzeniu Senatu w dniu 20 listopada 2009 r., uprzejmie informuję Pana Marszałka, iż nie są konieczne zmiany prawa w zakresie podnoszonym w oświadczeniu Pana Senatora.



Z. Pocztański