

Wysłano: środa, 19 listopada 2025 11:19
Do: Skargi.wnioski

Temat: PETYCJA – zakaz stawiania nowych krzyży po wypadkach w pasach dróg publicznych

Załączniki:

Uwaga!

Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Dzień dobry,

Adresat petycji:
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa
e-mail: skargi.wnioski@mi.gov.pl

PETYCJA

w interesie publicznym

w sprawie wprowadzenia zakazu stawiania nowych krzyży i nagrobkowych form upamiętnień ofiar wypadków drogowych w pasach dróg publicznych

Działając na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę petycję w interesie publicznym o podjęcie działań legislacyjnych i organizacyjnych w celu:

1. Wprowadzenia do ustawy o drogach publicznych wyraźnego zakazu lokalizowania w pasie drogowym nowych obiektów małej architektury sakralnej oraz innych obiektów w formie nagrobkowej, które upamiętniają konkretne ofiary wypadków drogowych (krzyże, „mini-nagrobki”, tablice, stele itp.).
2. Rozróżnienia w przepisach:
 - o tradycyjnych krzyży i kapliczek o charakterze historycznym / kulturowym, niezwiązanych z pojedynczym wypadkiem,
 - o od współczesnych, indywidualnych „miejsc pamięci” w pasie drogowym po konkretnych zdarzeniach drogowych.

Petycja dotyczy wyłącznie nowych upamiętnień ofiar wypadków drogowych, a nie tradycyjnych, zabytkowych krzyży lub kapliczek.

3. Zobowiązania zarządców dróg (GDDKiA oraz samorządów) do niewyrażania zgody na lokalizację takich nowych obiektów w pasach drogowych (dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych), z wyjątkiem:
 - o specjalnie wyznaczonych miejsc pamięci zlokalizowanych poza strefą oddziaływania ruchu (np. skwery pamięci, pomniki zbiorowe, miejsca modlitwy/kaplice przy MOP-ach).
4. Zlecenia badań naukowych (lub eksperckich opracowań) dotyczących:
 - o wpływu przydrożnych krzyży i nagrobkowych form upamiętniania na rozpraszanie uwagi kierowców oraz subiektywne poczucie bezpieczeństwa,
 - o psychologicznego odbioru tego typu miejsc (zarówno przez kierowców, jak i rodziny ofiar),

- możliwości wprowadzenia alternatywnych form upamiętniania (pomniki zbiorowe, autostradowe kaplice, cyfrowe księgi pamięci).
 - 5. Przygotowania ogólnopolskich wytycznych (MI + KRBRD + GDDKiA) dla zarządców dróg i samorządów:
 - jak postępować z istniejącymi „nieformalnymi” krzyżami/nagrobkami w pasie drogowym,
 - jak komunikować rodzinom ofiar, że właściwym miejscem pamięci jest przede wszystkim cmentarz, a nie pas drogowy,
 - w jaki sposób proponować rodzinom alternatywy (np. zbiorowe miejsca pamięci, pomniki, formy cyfrowe).
 - 6. Uwzględnienia problemu przydrożnych krzyży/nagrobków w krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz w dokumentach i wytycznych Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD).
-

I. Odniesienie do dotychczasowej korespondencji z MI i GDDKiA

W załączeniu przekazuję:

1. Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury z dnia 7 listopada 2025 r. (znak: DDP-1.051.18.2025), w której stwierdzono, że obowiązujące przepisy ustawy o drogach publicznych są – w ocenie resortu – wystarczające oraz że ministerstwo „nie przewiduje wprowadzania zmian ustawowych” w zakresie lokalizacji krzyży przydrożnych.
2. Odpowiedź GDDKiA Oddział w Opolu z dnia 17 listopada 2025 r. (znak: OOP.D-1.053.20.2025.MG), w której wskazano m.in., że:
 - nie są prowadzone cykliczne inwentaryzacje krzyży ani podział na krzyże sprzed i po 1985 r.,
 - nie wszystkie nowe krzyże upamiętniające wypadki śmiertelne były formalnie uzgadniane z GDDKiA i obejmowane decyzją o zajęciu pasa drogowego,
 - zdarzają się przypadki samowolnego ustawiania krzyży,
 - służby drogowe „starają się na bieżąco usuwać krzyże wbite bezpośrednio w pobocza dróg”, natomiast w innych lokalizacjach „biorą pod uwagę delikatność sprawy”,
 - nie prowadzono ani nie zlecano badań dotyczących wpływu krzyży przydrożnych na rozpraszanie uwagi kierowców.

Z odpowiedzi GDDKiA jasno wynika, że:

- istotna część nowych krzyży upamiętniających wypadki śmiertelne w pasie dróg krajowych powstaje poza formalnymi procedurami,
- nie ma systemowych badań nad wpływem takich obiektów na uwagę kierowców,
- w praktyce dochodzi do tolerowania samowoli w imię „delikatności sprawy”.

Z kolei Ministerstwo Infrastruktury, powołując się na obecne brzmienie ustawy o drogach publicznych, nie widzi potrzeby inicjowania zmian ustawowych. W mojej ocenie prowadzi to do stanu faktycznej uznaniowości: część krzyży jest usuwana (zwłaszcza z poboczy), część pozostaje, część stawiana jest bez zgody. Brakuje jasnej, jednolitej i bezpiecznej dla wszystkich praktyki.

II. Dlaczego wnoszę o całkowity zakaz nowych „nagrobkowych” krzyży w pasie drogowym

1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

- Krzyże, „mini-nagrobki”, płyty czy stele w pasie drogowym są realną, twardą przeszkodą w otoczeniu jezdni.
- Jednocześnie wizualnie i emocjonalnie przyciągają uwagę kierowcy – szczególnie, gdy są rozbudowane, przypominają nagrobek cmentarny, zawierają zdjęcia, napisy, dekoracje, palące się znicze.
- Osobiście należę do kierowców, których takie miejsca wyraźnie rozpraszają – człowiek instynktownie czyta napisy, próbuje „odtworzyć” w głowie zdarzenie, patrzy, jak wyglądają znicze, czy ktoś był tu ostatnio. To jest wprost konkurencja o uwagę z tym, co najważniejsze: obserwacją jezdni, znaków i innych uczestników ruchu.

2. Pas drogowy nie jest cmentarzem

- Miejscem przeznaczonym do stałego upamiętniania zmarłych jest cmentarz – z całym porządkiem prawnym, administracją, zarządzaniem, zasadami porządku i estetyki.
- Pas drogi publicznej ma służyć bezpiecznemu, przewidywalnemu ruchowi. Każde kolejne indywidualne „miejsce pamięci” czyni go bardziej chaotycznym, emocjonalnie obciążonym i – obiektywnie – mniej bezpiecznym.

3. Względy równości i proporcji

- Nie wszyscy zmarli w wypadkach mają przy drodze swój „nagrobek”.
- Powstaje więc wrażenie nierównego traktowania ofiar – jedni mają widoczny, emocjonalnie oddziałujący krzyż przy drodze, inni są upamiętnieni wyłącznie na cmentarzu.
- Dodatkowo takie miejsca bywają powodem konfliktów sąsiedzkich, wizerunkowych (wygląd pobocza), a nawet sporów religijnych.

4. Delikatność sprawy a obowiązek państwa

Szanuję ból rodzin, które tracą bliskich w wypadkach. Rozumiem potrzebę symbolicznego zaznaczenia miejsca tragedii.

Jednak zadaniem państwa jest przede wszystkim zapobieganie kolejnym wypadkom, a nie utrwalanie emocjonalnie silnych, ale potencjalnie niebezpiecznych form upamiętnienia w pasie drogowym.

„Delikatność sprawy”, o której pisze GDDKiA Opole, nie może oznaczać rezygnacji z kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego jako absolutnego priorytetu.

III. Praktyki w innych krajach – porównanie

1. Wielka Brytania

W Wielkiej Brytanii sprawę przydrożnych upamiętnień pozostawiono w dużej mierze w gestii rad lokalnych, które jednak wypracowały stosunkowo spójne podejście:

- Dopuszcza się czasowe pozostawienie kwiatów i drobnych upamiętnień, zwykle przez kilka tygodni po wypadku,
- Jednocześnie zdecydowanie ogranicza się trwałe, nagrobkowe formy w pasie drogowym.

Przykładowo:

- Rada hrabstwa Solihull wskazuje, że kwiaty i drobne pamiątki po wypadku mogą pozostać zwykle przez 6 tygodni, ale zachęca rodziny do późniejszego przeniesienia upamiętnienia w bardziej odpowiednie miejsce; podkreśla, że stałe memoriale nie są co do zasady akceptowane w obrębie autostrad i głównych dróg ze względu na bezpieczeństwo i utrzymanie porządku. solihull.gov.uk
- Rada North Warwickshire wprost stwierdza, że nie zezwala się z reguły na trwałe pomniki w granicach pasa drogowego, a jakiegokolwiek upamiętnienia muszą być z nim uzgadniane i nie mogą stwarzać zagrożenia ani rozpraszać kierowców. North Warwickshire Borough Council
- Rada Walsall określa, że tymczasowe upamiętnienia (kwiaty, drobne przedmioty) mogą być akceptowane do 30 dni, po czym władze mogą je usunąć; również kładzie nacisk na to, aby unikanie trwałych memoriali było standardem ze względu na bezpieczeństwo i jednolity wygląd go.walsall.gov.uk

W praktyce oznacza to, że:

- stałe krzyże i nagrobki przy drogach są bardzo ograniczane,
- władze lokalne aktywnie zarządzają tematyką upamiętnień, mając na uwadze bezpieczeństwo i „porządek krajobrazowy”.

2. Niemcy

W Niemczech istnieje zwyczaj stawiania tzw. „Unfallkreuze” – krzyży upamiętniających ofiary wypadków. Z literatury i opisów wynika jednak, że:

- takie krzyże nie są wprost dopuszczone jako element infrastruktury drogowej,
- władze drogowe często tolerują je tylko tak długo, jak nie powodują zagrożenia ani utrudnień – w razie kolizji z bezpieczeństwem mogą być usuwane lub przesuwane. Wikipedia

Równocześnie Niemcy stworzyli bezpieczne alternatywy, m.in.:

- sieć kilkudziesięciu kaplic autostradowych („Autobahnkirchen”) przy autostradach, często w pewnym oddaleniu od pasa ruchu, pełniących rolę miejsc refleksji i modlitwy dla podróżnych,
- miejsca pamięci ofiar wypadków organizowane w sposób zorganizowany, a nie jako spontaniczne, rozproszone nagrobki w pasie drogowym. Academia

Czyli zamiast „wolnej amerykanki” w pasie drogowym, praktyka zmierza do skanalizowania pamięci w bezpiecznych lokalizacjach.

3. Szwecja i kraje skandynawskie

W Szwecji i innych krajach skandynawskich temat przydrożnych upamiętnień pojawia się w kontekście programów „Vision Zero”, gdzie nadrzędnym celem jest całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych na drogach.

Badania socjologiczne opisują tam raczej ograniczoną skalę przydrożnych memoriali oraz ich analizę jako zjawiska kulturowego – z naciskiem na to, jak wpisują się w politykę bezpieczeństwa drogowego i krajobraz. Portal Research+1

W praktyce, w ramach Vision Zero:

- priorytetem jest jak najprostsze i jak najmniej „obciążone” wizualnie otoczenie drogi,
- unika się twardych przeszkód i elementów, które mogą odciągać uwagę od jezdni.

4. Polska na tle Europy

Polska jest w literaturze opisywana jako kraj o wyjątkowo dużej liczbie przydrożnych krzyży – zarówno historycznych, jak i współczesnych – co wiąże się jednocześnie z bardzo wysoką historycznie liczbą ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. ResearchGate+1

Jednocześnie:

- brak jest centralnych wytycznych dotyczących upamiętniania ofiar wypadków drogowych w pasie drogowym,
- praktyka jest mocno zróżnicowana, a – jak wynika z odpowiedzi GDDKiA Opole – część krzyży powstaje poza jakąkolwiek procedurą,
- Ministerstwo Infrastruktury ogranicza się do stwierdzenia, że obecne przepisy „wystarczają”, choć nie adresują wprost specyfiki przydrożnych memoriali po wypadkach śmiertelnych.

W efekcie Polska odstaje od wielu państw europejskich, które:

- wprowadzają czasowe limity dla przydrożnych upamiętnień,
- zakazują stałych nagrobków w pasie drogowym,
- tworzą alternatywne, bezpieczne miejsca pamięci (kaplice, pomniki zbiorowe, ogrody pamięci),
- traktują temat jako część polityki bezpieczeństwa ruchu, a nie wyłącznie kwestię „delikatności”.

IV. Proponowane działania po stronie Ministerstwa Infrastruktury

W związku z powyższym, wnoszę o:

1. Przygotowanie projektu nowelizacji ustawy o drogach publicznych, który:
 - o wprowadzi wprost zakaz stawiania nowych krzyży, tablic pamiątkowych i nagrobkowych form upamiętnień ofiar wypadków w pasie dróg publicznych,
 - o doprecyzuje, że wyjątek może dotyczyć jedynie obiektów o znaczeniu historycznym / zabytkowym, niepowiązanych z pojedynczym współczesnym zdarzeniem drogowym.
2. Wydanie wytycznych dla GDDKiA i samorządów, jak kwalifikować istniejące obiekty:
 - o rozróżnienie obiektów „historycznych” od współczesnych nagrobków w pasie drogowym,
 - o stopniowe usuwanie najbardziej niebezpiecznych lokalizacji (np. krzyże wbite w pobocze, na łukach, w rejonie przejść, skrzyżowań).
3. Zlecenie badań (we współpracy z KRBRD i uczelniami / instytutami), które:
 - o ocenią wpływ wizualny i emocjonalny przydrożnych krzyży / nagrobków na kierowców,
 - o pomogą wypracować komunikację z rodzinami ofiar opartą na danych, a nie intuicji.
4. Podjęcie inicjatywy w ramach KRBRD, aby:
 - o włączyć temat do krajowych strategii BRD,
 - o wypracować ogólnopolskie standardy upamiętniania ofiar wypadków poza pasem drogowym.
5. Zainicjowanie dyskusji międzyresortowej (MI – MRIT – MKiDN – RPO) na styku: bezpieczeństwo ruchu drogowego – krajobraz – dziedzictwo kulturowe – prawa obywatelskie, tak aby:
 - o chronić zabytkowe krzyże i kapliczki,
 - o a jednocześnie zatrzymać dalsze „cmentarzowanie” poboczy dróg publicznych.

V. Podsumowanie

Nie kwestionuję tradycyjnej roli krzyży i kapliczek w polskim krajobrazie kulturowym ani potrzeby opłakania ofiar wypadków.

Jednak:

- pas drogi publicznej nie jest i nie powinien być cmentarzem,
- obecny stan – potwierdzony odpowiedziami GDDKiA Opole i Ministerstwa Infrastruktury – to: brak badań, brak jednolitych zasad, tolerowanie części samowoli i „uznaniowość” w imię „delikatności”,
- inne państwa europejskie pokazują, że można lepiej równoważyć szacunek dla zmarłych z bezpieczeństwem na drogach.

Wnoszę więc o:

- jasny, jednoznaczny zakaz stawiania nowych krzyży i nagrobków po wypadkach w pasie dróg publicznych,
- oraz o stworzenie bezpiecznych i godnych alternatyw upamiętniania ofiar wypadków drogowych poza pasem drogowym.

Proszę o rozpatrzenie petycji w trybie ustawy o petycjach oraz o pisemną odpowiedź na wskazany adres e-mail.

Załączniki:

1. Odpowiedź GDDKiA Oddział w Opolu z dnia 17.11.2025 r., znak: OOP.D-1.053.20.2025.MG
2. Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury z dnia 07.11.2025 r., znak: DDP-1.051.18.2025.

Z wyrazami szacunku