



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.9.2026

Warszawa, 16 września 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 18432 Posła na Sejm RP pana Roberta Dowhana, z dnia 15 lipca 2026 r. w sprawie stosowania progów zwalniających na drogach publicznych, uprzejmie wyjaśniam, jak poniżej.

Zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu określa ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.). Zgodnie z art. 10 ust. 10b tej ustawy, ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się m.in. geometrię drogi i zakres dostępu do drogi oraz sposób umieszczania znaków pionowych, poziomych, sygnalizatorów i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Progi zwalniające stanowią urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, a zasady ich stosowania zostały określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia 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.).

Zgodnie z pkt 8 załącznika nr 4, progi zwalniające mogą być stosowane wyłącznie w miejscach oraz na odcinkach dróg, na których zachodzi rzeczywista i należyte uzasadniona konieczność skutecznego ograniczenia prędkości ruchu pojazdów, przy czym ich zastosowanie ma charakter środka ostatecznego. Przepisy jednoznacznie wskazują, że rozwiązanie to jest dopuszczalne wyłącznie w sytuacji, gdy zastosowanie innych metod uspokojenia ruchu nie jest możliwe z przyczyn technicznych, organizacyjnych lub

prawnych albo gdy metody te, pomimo ich wdrożenia, okazują się niewystarczające do osiągnięcia zamierzonego efektu.

Oznacza to, że przed podjęciem decyzji o montażu progów zwalniających, zarządca drogi lub organ zarządzający ruchem jest zobowiązany do wyczerpania wszystkich dostępnych i racjonalnych środków służących ograniczeniu prędkości pojazdów. W szczególności powinien rozważyć zastosowanie odpowiedniego oznakowania pionowego i poziomego, zmian w organizacji ruchu, rozwiązań polegających na odpowiednim ukształtowaniu geometrii drogi, zwężeniach jezdni, wyniesionych przejściach dla pieszych, wyspach kanalizujących ruch lub innych środkach inżynierii ruchu. Dopiero wykazanie, że wskazane rozwiązania nie mogą zostać zastosowane albo nie zapewniają oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa, może stanowić podstawę do zastosowania progów zwalniających.

Tym samym montaż progów zwalniających nie może być traktowany jako rozwiązanie standardowe ani stosowane w pierwszej kolejności. Stanowi on środek wyjątkowy, którego zastosowanie wymaga uprzedniej analizy dostępnych alternatyw oraz wykazania, że wszystkie mniej ingerujące metody zostały rozważone, a ich wykorzystanie okazało się niemożliwe lub nieskuteczne.

Należy podkreślić, że obowiązujące przepisy zawierają liczne ograniczenia dotyczące lokalizacji progów zwalniających. Niedopuszczalne jest ich stosowanie m.in.:

- na ulicach i drogach wyjazdowych pojazdów straży pożarnej, stacji pogotowia ratunkowego oraz innych służb ratunkowych,
- na ulicach i drogach, po których odbywa się regularny przewóz autobusowy lub trolejbusowy, z wyjątkiem przypadków wyraźnie dopuszczonych w przepisach,
- na jezdniach innych niż bitumiczne, jeżeli nie można zastosować wymaganego oznakowania poziomego,
- na łukach dróg oraz w innych miejscach, gdzie ich obecność mogłaby powodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z powyższego wynika również, że obowiązujące przepisy uwzględniają konieczność zapewnienia sprawnego przejazdu pojazdów uprzywilejowanych. Mając to na uwadze, co do zasady zakazuje się stosowania progów na drogach wykorzystywanych przez służby ratunkowe oraz na trasach regularnej komunikacji autobusowej.

Przepisy określają ponadto minimalne odległości progów zwalniających od innych elementów infrastruktury drogowej. Nie mogą być one lokalizowane m.in. w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych, skrzyżowań, przejazdów kolejowych i tramwajowych, obiektów mostowych, tuneli oraz innych konstrukcji inżynierskich. Zabronione jest także umieszczanie progów na obiektach mostowych, w tunelach oraz nad konstrukcjami, na które mogłyby oddziaływać drgania wywoływane przez ruch pojazdów.

Przepisy określają również sposób oznakowania progów zwalniających. Progi zwalniające powinny być oznakowane odpowiednimi znakami pionowymi i poziomymi, tak aby

kierujący pojazdem miał możliwość odpowiednio wczesnego rozpoznania urządzenia i dostosowania prędkości jazdy do warunków ruchu. W strefie ograniczonej prędkości do 20 lub 30 km/h (znak B-43) oraz w strefie zamieszkania (znak D-40) dopuszcza się niestosowanie znaku pionowego A-11a „próg zwalniający”.

Umieszczenie progów zwalniających na drodze wymaga zatwierdzenia organizacji ruchu przez właściwy organ lub podmiot zarządzający ruchem. Organ ten dokonuje oceny zgodności projektowanych rozwiązań z obowiązującymi przepisami prawa. Zgodnie z § 8 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia 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 2017 r. poz. 784), organ zarządzający ruchem odrzuca projekt organizacji ruchu, jeżeli stwierdzi, że projektowana organizacja ruchu zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego albo jest niezgodna z przepisami dotyczącymi warunków umieszczania na drogach znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oznacza to, że projekt przewidujący zastosowanie progów zwalniających niezgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach nie może zostać zatwierdzony.

Organami zarządzającymi ruchem są odpowiednio: Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – dla dróg krajowych, marszałek województwa – dla dróg wojewódzkich, starosta – dla dróg powiatowych i gminnych, a w miastach na prawach powiatu – prezydent miasta, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych. Z kolei zarządzanie ruchem na drogach wewnętrznych, w tym w strefie ruchu i strefie zamieszkania, należy do podmiotu zarządzającego tymi drogami.

Odnosząc się do kwestii ewentualnych uszkodzeń pojazdów lub szkód na osobie, należy wskazać, że prawidłowo zaprojektowany, wykonany, utrzymany i oznakowany próg zwalniający nie powinien powodować uszkodzenia pojazdu poruszającego się z prędkością, dla której został zaprojektowany. Wymagania techniczne określone w przepisach mają właśnie na celu zapewnienie bezpiecznego pokonania progu przez pojazdy przy zachowaniu właściwej prędkości.

W przypadku wystąpienia szkody każda sprawa podlega indywidualnej ocenie z uwzględnieniem wszystkich okoliczności zdarzenia, w szczególności stanu technicznego urządzenia, jego oznakowania oraz sposobu poruszania się kierującego pojazdem. Jeżeli zostanie wykazane, że próg zwalniający został wykonany niezgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu, nie spełnia wymagań technicznych albo był niewłaściwie utrzymany lub oznakowany, poszkodowany może dochodzić odszkodowania od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie drogi na zasadach określonych w przepisach Kodeksu cywilnego. Zatem odpowiedzialność zarządcy drogi nie wynika z samego faktu istnienia progu zwalniającego, lecz może powstać wyłącznie w przypadku wykazania niezgodności z przepisami, wadliwego wykonania, niewłaściwego oznakowania lub nienależytego utrzymania urządzenia.

Podsumowując, stosowanie progów zwalniających jest zgodne z obowiązującym prawem pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w przepisach wykonawczych oraz zatwierdzonej organizacji ruchu. Przepisy szczegółowo określają zarówno przypadki, w których urządzenia te mogą być stosowane, jak i sytuacje, w których ich stosowanie jest niedopuszczalne, a projekty organizacji ruchu niespełniające tych wymagań podlegają odrzuceniu przez właściwy organ zarządzający ruchem.

Jednocześnie, we współczesnym podejściu do projektowania dróg dąży się do kształtowania ich geometrii oraz zagospodarowania pasa drogowego w sposób naturalnie wymuszający ograniczenie prędkości pojazdów, tak aby potrzeba stosowania progów zwalniających występowała możliwie jak najrzadziej. W tym celu wykorzystuje się m.in. odpowiednie ukształtowanie jezdni, skrzyżowań, wysp i azylów, zwężenia pasów ruchu oraz inne rozwiązania z zakresu uspokojenia ruchu. Niemniej jednak, urządzenia te pozostają jednym z najbardziej skutecznych narzędzi stosowanych w celu ograniczania nadmiernych prędkości pojazdów w miejscach wymagających szczególnej ochrony uczestników ruchu drogowego, takich jak obszary zabudowy mieszkaniowej, okolice szkół i przedszkoli czy miejsca intensywnego ruchu pieszych. Ograniczenie prędkości pojazdów przyczynia się do zmniejszenia ryzyka wystąpienia zdarzeń drogowych oraz ograniczenia ciężkości ich skutków, co stanowi jeden z podstawowych celów działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę powyższe, informuję że obecnie nie są prowadzone i nie jest planowane prowadzenie prace legislacyjnych zmierzających do całkowitego wyeliminowania progów zwalniających z katalogu urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu