



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.054.12.2026

Warszawa, 01 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 18780 Posła na Sejm RP Pana Roberta Dowhana, przedstawiam poniższe informacje.

Odnosząc się do poruszonej w interpelacji kwestii **udroźnienia dróg** informuję, że w myśl § 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518 oraz z 2025 r. poz. 1352, dalej: PTB), droga powinna zapewniać odpowiednie poziomy bezpieczeństwa i sprawności ruchu użytkownikom, dla których jest przeznaczona.

Natomiast zgodnie z § 8 ust. 1 PTB decyzje o rozwiązaniach w zakresie projektowania, budowy, przebudowy lub użytkowania drogi podejmuje się w szczególności na podstawie danych o ruchu drogowym.

Zgodnie z § 58 ust. 2 PTB typ skrzyżowania, jego układ funkcjonalny, przestrzenny i rozwiązanie techniczne powinny zapewniać bezpieczeństwo i sprawność ruchu, które wynikają z przyjętej prędkości do projektowania w obszarze skrzyżowania. Rozwiązanie techniczne skrzyżowania dróg, z których co najmniej jedna jest klasy GP, G lub Z, potwierdza się obliczeniami przepustowości i miar warunków ruchu.

Informuję, że rekomendowane do stosowania metody dokonywania pomiarów ruchu na drogach zawarte są w Wytycznych wykonywania pomiarów ruchu drogowego (WR-D-12), które dostępne są na stronie <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>

W celu osiągnięcia bezpieczeństwa i sprawności ruchu na drogach, obok istotnych, powyżej wskazanych kwestii geometrycznych dróg, duże znaczenie ma również zastosowana na drogach organizacja ruchu, zawierająca znaki pionowe, poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz sygnały drogowe.

Zgodnie z § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2023 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (tj. Dz. U. z 2017 r. poz. 784), podstawą do wprowadzenia

organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną (zgodnie z § 6 ust. 1 tego rozporządzenia – na podstawie złożonego projektu organizacji ruchu). Istotne jest, że organ zarządzający ruchem może odrzucić projekt organizacji ruchu w przypadku stwierdzenia niezgodności projektowanej organizacji ruchu z założeniami polityki transportowej lub potrzebami społeczności lokalnej lub nieefektywności projektowanej organizacji ruchu, na co wskazuje § 8 ust. 6 ww. rozporządzenia.

Zastosowane w organizacjach ruchu znaki, sygnały i urządzenia muszą być zgodne z przepisami:

- rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310, z późn. zm.), określającego znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania;
- 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.), określającego szczegółowe warunki techniczne dla znaków drogowych pionowych, znaków drogowych poziomych, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dobrze zaprojektowane i oznakowane drogi w Polsce nie są wystarczające do osiągnięcia ich „drożności” i zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu. Do zapewnienia płynności ruchu i bezpieczeństwa na polskich drogach niezbędne jest bezwzględne przestrzeganie przez wszystkich uczestników ruchu przepisów wynikających z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) oraz stosowanie się do znaków i sygnałów drogowych.

Dalej, odnośnie kwestii dotyczących **ruchu drogowego** uprzejmie wyjaśniam, że Ministerstwo Infrastruktury traktuje kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego jako jeden z priorytetowych obszarów działań państwa. Dotyczy to w szczególności przeciwdziałania najpoważniejszym naruszeniom przepisów ruchu drogowego, takim jak przekraczanie dopuszczalnej prędkości oraz niestosowanie się do sygnałów świetlnych. W tym kontekście istotnym elementem polityki bezpieczeństwa państwa jest system automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Lokalizacje urządzeń tego systemu wyznacza się przede wszystkim na podstawie analizy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem dotychczasowych zdarzeń drogowych na danym odcinku drogi. Istotnym elementem procesu decyzyjnego jest również uzyskanie opinii właściwego miejscowo Komendanta Wojewódzkiego Policji.

W zakresie **barwy świateł kierunkowskazów** informuję, że temat ten jest przedmiotem regulacji:

- regulaminu ONZ nr 6 ustanawiającego wymagania homologacyjne dla kierunkowskazów - uzyskanie świadectwa homologacji na zgodność z tym regulaminem pozwala producentom wprowadzać ich wyroby na rynek UE i w pozostałych krajach, które przyjęły do stosowania regulamin ONZ nr 6; oraz
- regulaminu ONZ nr 48 ustanawiającego wymagania homologacyjne dla pojazdów wyposażonych w homologowane urządzenia oświetlenia - uzyskanie świadectwa homologacji na zgodność z tym regulaminem jest jednym z wielu przepisów homologacyjnych, co do których występuje obowiązek wykazania zgodności w celu wprowadzenia pojazdu do obrotu w ramach homologacji tzw. całopojazdowej.

Zwracam uwagę na fakt, iż ww. regulacje to przepisy rangi międzynarodowej przyjęte do stosowania w ramach procedury homologacji typu UE pojazdu. Jednocześnie należy zaznaczyć, że w angielskiej wersji językowej ww. regulaminów w zakresie barwy stosowane jest sformułowanie *amber*, które bywa tłumaczone na język polski jako barwa pomarańczowa albo żółta samochodowa.

Obowiązkowy kolor wymaganych kierunkowskazów wymieniony w przepisach międzynarodowych został też wdrożony w przepisach obowiązującego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502 z późn. zm.), z uwzględnieniem wyjątków określonych w § 57 ust. 2 ww. rozporządzenia. Dzięki takiej harmonizacji przepisów krajowych i międzynarodowych w zakresie wymogów dotyczących oświetlenia pojazdów, pojazdy produkowane lub kompletowane w Polsce są dopuszczane do ruchu we wszystkich krajach UE. Odejście od tej harmonizacji mogłoby skutkować spadkiem konkurencyjności polskich producentów.

W związku z powyższym należy uznać, że brak jest podstaw do zmiany przepisów krajowych, które są zgodne w tym zakresie z międzynarodowymi standardami.

W związku z zawartą w interpelacji uwagą dotyczącą **oznaczania samochodów dwoma tablicami rejestracyjnymi** informuję, że wymóg ten wynika z przepisu art. 36 pkt 1 Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu 8 listopada 1968 r., w myśl którego każdy pojazd samochodowy w ruchu międzynarodowym powinien być zaopatrzony z przodu i z tyłu w numer rejestracyjny; jednakże motocykle mogą być zaopatrzone w numer rejestracyjny tylko z tyłu.

W odniesieniu do zagadnienia dotyczącego **zasad pierwszeństwa na przejściach dla pieszych** pragnę wyjaśnić, iż regulacje w tym zakresie zostały zmienione przepisami ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 463). Dotychczasowa zasada, zgodnie z którą pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, została rozszerzona w celu zwiększenia ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych. Ocena obecnego stanu prawnego wskazuje, że obowiązujące przepisy prawne równoważą uprawnienia i

obowiązki obu grup uczestników ruchu (kierujących pojazdami i pieszych). Ministerstwo Infrastruktury stale analizuje statystyki zdarzeń drogowych oraz podejmuje działania dążące do dalszej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego – ze szczególnym uwzględnieniem rejonów przejść dla pieszych.

Informuję, że w zakresie kwestii dotyczących **prowadzenia działalności na osiedlach mieszkalnych** wystąpiłem o wkład do właściwego merytorycznie Ministra Rozwoju i Technologii, który przedstawił stanowisko pismem z dnia 3 września 2026 r. nr DAB-II.054.16.2026. Pismo to załączam do niniejszej odpowiedzi.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu