



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.0530.2.2026  
Warszawa, 05 maja 2026 r.

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zawiadamiam, że Pana petycja z dnia 5 lutego 2026 r. (data wpływu – 5 lutego 2025 r.) w sprawie zmiany przepisów dotyczących typów rond została rozpatrzona negatywnie.

## UZASADNIENIE

W odniesieniu do sformułowanego w petycji postulatu zmiany przepisu § 58 ust. 1 pkt 3 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”, należy w pierwszej kolejności wyjaśnić, czym jest ruch okrężny.

W świetle przepisów prawa ruch okrężny występuje wtedy, gdy na wlotach skrzyżowania zastosowano znak C-12. Zgodnie z pkt 4.2.12 załącznika nr 1 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.), dalej „warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych”, znak ten stosuje się na skrzyżowaniach dróg w celu wskazania kierującym, że ruch pojazdów odbywa się dookoła wyspy w kierunku wskazanym na znaku. Zatem to nie geometria skrzyżowania a zasady ruchu decydują o tym, czy dane skrzyżowanie stanowi skrzyżowanie o ruchu okrężnym.

Możliwe jest zatem wykonanie skrzyżowania, gdzie jezdnia poprowadzona jest dookoła wyspy, które w świetle przepisów nie jest skrzyżowaniem o ruchu okrężnym. Przykładem takiego skrzyżowania może być tzw. „skrzyżowanie z wyspą centralną”, które de facto stanowi rozwiązanie zbliżone do proponowanego w wystąpieniu „ronda kierunkowego”. W świetle przepisów PTB takie rozwiązanie będzie stanowiło szczególny przypadek skrzyżowania zwykłego lub skanalizowanego albo zespołu takich skrzyżowań. Zatem przepisy PTB nie zabraniają stosowania takich rozwiązań pod warunkiem, że możliwe będzie oznakowanie takiego rozwiązania zgodnie z przepisami.

Z tego punktu widzenia postulat, że rondo turbinowe nie stanowi skrzyżowania o ruchu okrężnym jest błędny ponieważ to nie geometria skrzyżowania o tym decyduje a zastosowane oznakowanie. Przepisy PTB wskazują jedynie jakie rozwiązania geometryczne dopuszczalne są na skrzyżowaniach, które są oznakowane znakiem C-12.

Odnosząc się do kwestii wyprzedzania na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, należy wskazać, że zgodnie z art. 24 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 poz. 1251, z późn. zm.), dalej PORD, zabrania się wyprzedzania pojazdu silnikowego jadącego po jezdni:

- 1) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia;
- 2) na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi;
- 3) na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany.

Ponadto art. 24 ust. 10 PORD stanowi, że dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 i 7:

- 1) na jezdni jednokierunkowej;
- 2) na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku.

Mając na uwadze powyższe, należy wskazać, że przepisy PORD dopuszczają co do zasady możliwość wyprzedzania na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, a w przypadku gdy na tym skrzyżowaniu są wyznaczone pasy ruchu, wyprzedzanie może odbywać się także z prawej strony.

Jednocześnie wymaga podkreślenia, że zasady określone w ustawie mają zastosowanie w sytuacji, gdy z zatwierdzonej organizacji ruchu na drodze (znaków i sygnałów drogowych) nie wynikają inne dyspozycje dla kierującego pojazdem (co wynika z art. 5 ust. 1 PORD).

Odnosząc się do stosowania znaku F-10 „kierunki na pasach ruchu”, zgodnie z pkt 7.2.10 załącznika nr 1 warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych, znak ten stosuje się w celu wskazania na wlocie skrzyżowania obowiązujących kierunków jazdy przez skrzyżowanie z określonych pasów ruchu. Co ważne, strzałki umieszczone na znaku powinny odpowiadać przyjętej organizacji ruchu i być w pełni zgodne z odpowiadającymi im strzałkami kierunkowymi umieszczonymi na jezdni, które zgodnie z pkt 3.2.1 załącznika nr 2 do warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych umieszcza się przed skrzyżowaniami, na których rozkład kierunków jazdy z poszczególnych pasów ruchu jest niezgodny z zasadą zezwalającą na jazdę na wprost z każdego pasa lub gdy jest on zgodny, ale układ geometryczny skrzyżowania albo warunki ruchu wymagają wskazania kierunków jazdy.

Znaki kierunku i miejscowości powinny być stosowane zgodnie z pkt 6 załącznika nr 1 do warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych. Przepisy przewidują tablice przeddrogowskazowe E-1 do oznakowania wlotów skrzyżowań o ruchu okrężnym (zgodnie z pkt 6.3.1.3), jednocześnie wskazując, że drogowskazy tablicowe nie muszą być stosowane w takich miejscach (pkt 6.5.3.1). Jednocześnie wskazano, że na tych skrzyżowaniach, zamiast tablic przeddrogowskazowych, można stosować drogowskazy tablicowe umieszczane nad jezdnią E-2b.

Natomiast lokalizacja drogowskazów E-3 na wylotach ze skrzyżowań z ruchem okrężnym powinna zapewniać możliwie najlepszą widoczność dla kierującego pojazdem, co nie wyklucza umieszczenia znaków na wyspie środkowej na wysokości wylotu.

Znamienne jest, że znaki kierunku, zwłaszcza tablice przeddrogowskazowe, drogowskazy i tablice szlaków drogowych są znakami wymagającymi z zasady indywidualnego zaprojektowania, uwzględniającego zarówno barwę, liczbę wskazywanych kierunków, jak i podawanych dla tych kierunków informacji.

Decyzję o zastosowaniu w organizacji ruchu znaków określających pierwszeństwo na skrzyżowaniu, w tym na skrzyżowaniu o ruchu okrężnym, jak również znaków kierunku i miejscowości, podejmuje właściwy organ zarządzający ruchem, który, na podstawie przepisów § 6 ust. 1 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), zatwierdza organizację ruchu, akceptując tym samym rodzaj zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań.

Niezależnie od powyższego informuję, że w związku z art. 27 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1768) dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 PORD, tj.:

- rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach,
- rozporządzenie 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.),

zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a PORD.

Co za tym idzie, Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace, mające na celu opracowanie projektu nowego aktu wykonawczego w powyższym zakresie.

Celem prac nad nowym rozporządzeniem jest przyjęcie rozwiązań odpowiadających aktualnym potrzebom i technologiom, możliwym do stosowania w branży drogowej. Nowe przepisy powinny być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania powinny przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa.

Oznakowanie rond oraz jego wpływ na bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego stanowi z pewnością jeden z aspektów będących przedmiotem prac.

Odnosnie do postulatu zmiany Wytycznych projektowania skrzyżowań drogowych. Część 3: Ronda (WR-D-31-3), informujemy, że aktualnie nie jest planowane przeprowadzenie aktualizacji ww. dokumentu. Informujemy jednocześnie, że przesłany przez Pana materiał zostanie przekazany do rozpatrzenia wykonawcy aktualizacji przedmiotowych wzorców i standardów, jeżeli w przyszłości taka aktualizacja będzie przeprowadzona.

Należy jednocześnie podkreślić, że zgodnie z art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 889) wzorce i standardy przeznaczone są do

dobrowolnego stosowania, a zatem decyzję o ich ewentualnym wykorzystaniu oraz o zakresie tego wykorzystania podejmuje projektant drogi.

#### **POUCZENIE**

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z up. Ministra Infrastruktury

**Katarzyna Kościeszka**

Dyrektor  
Departamentu Dróg Publicznych

**Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:**

Identyfikator dokumentu	2065738.11200663.8157201
Nazwa dokumentu	odpowiedź na petycję.pdf
Tytuł dokumentu	odpowiedź na petycję
Sygnatura dokumentu	DDP-4.0530.2.2026
Data dokumentu	05.05.2026 18:06:13
Skrót dokumentu	7F2755BB1FC96A9951A9977582C4D19096C6C4 86
Wersja dokumentu	1.9
Data podpisu	05.05.2026
Sygnatariusz	Katarzyna Kościeszka
Stanowisko	Dyrektor
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.132.31.31.
Data wydruku:	06.05.2026 12:22:21
Autor wydruku:	Mroziński Radosław