



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.0530.7.2026

Warszawa, 30 marca 2026 r.

Pan

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), po rozpatrzeniu petycji z dnia 31 stycznia 2026 r. w sprawie wprowadzenia nowych znaków drogowych i zasad sterowania sygnalizacją świetlną informuję, że przedłożona petycja została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

Zaprezentowany przez Pana problem dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną w momencie zapalenia się na sygnalizatorze sygnału żółtego, jest związany z występowaniem tzw. strefy dylematu.

Zagadnienia dotyczące strefy dylematu, w tym również sposób wymiarowania jej długości poprzez wyznaczenie minimalnej odległości potrzebnej do bezpiecznego zatrzymania pojazdu przed linią zatrzymania i maksymalnej odległości umożliwiającej przejazd pojazdu w czasie sygnału żółtego, są przedstawione w wielu publikacjach naukowych^{1,2}.

Strefa dylematu, zgodnie z definicją przedstawioną w pracy doktorskiej¹, to cyt.: „obszar na dojeździe do skrzyżowania, w którym kierujący reaguje na zakończenie sygnału zielonego podejmując różne decyzje o przejeździe bądź zatrzymaniu się; w ujęciu fizycznym oznacza obszar na dojeździe do skrzyżowania, w którym kierujący nie jest w stanie ani bezpiecznie przejechać (wjazd na sygnale czerwonym), ani zatrzymać się nie przekraczając wartości opóźnienia uznawanej za bezpieczną”.

Mając powyższe na uwadze, wątpliwości budzi zaprezentowany w przekazanym przez Pana materiale sposób wyznaczania długości strefy bezpieczeństwa, która ma istotny wpływ na liczoną długość sygnału żółtego oraz teoria, że kierowcy „długich” pojazdów cyt.: „...mogą mieć większy problem z podejmowaniem decyzji jechać czy hamować, kiedy zapala się żółte światło...”.

Nie można się również zgodzić z propozycją stosowania sygnału żółtego o zmiennym czasie jego trwania w tak szerokim zakresie, tj. od 8-9 s (przy prędkości dopuszczalnej 50 km/h) do 0 s, jak również z zapisem, że propozycja wprowadzenia nowych znaków

¹ Przykładowa publikacja: Praca doktorska: „Ocena wpływu strefy dylematu na bezpieczeństwo ruchu na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną za pomocą miar pośrednich”, mgr inż. Radosław Bąk, Kraków, czerwiec 2017 r.;

² Przykładowa publikacja: Transport Miejski i Regionalny 05 2012 „Badanie wjazdów na sygnale czerwonym na zamiejskich skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną”, dr inż. Stanisław Gondek, mgr inż. Radosław Bąk, PK

drogowych, które zapewnią możliwość podjęcia właściwej decyzji (jechać czy hamować), zagwarantuje praktycznie 100% bezpieczeństwa.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, proponowane przez Pana oznakowanie stref bezpieczeństwa nie wyeliminuje ostatecznie występowania stref dylematu i związanych z nimi sytuacji niebezpiecznych na drodze. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w sytuacjach kiedy na krótkim odcinku drogi umieszczonych jest zbyt wiele komunikatów, część z nich może przestać być zauważana przez kierowców lub mogą one powodować wydłużenie czasu analizy sytuacji, co w przedmiotowym kontekście ma istotne znaczenie.

W zakresie stosowania sygnału żółtego o zmiennej długości, Ministerstwo Infrastruktury rozważa uwzględnienie w procesie legislacyjnym wprowadzenia zmian przepisu dotyczącego stosowaniu sygnału żółtego dłuższego niż 3 sekundy dla prędkości dopuszczalnych na wlocie większych niż 50 km/h. Taka zmiana miałaby na celu zmniejszenia ryzyka występowania sytuacji niebezpiecznych, związanych z wjazdem na skrzyżowanie na sygnale czerwonym i najechaniem na tył pojazdu hamujące w trakcie wyświetlania sygnału żółtego. Jednakże, z całą pewnością nie będzie to zmiana pozwalająca na stosowanie sygnału żółtego o długości 8-9 s przy prędkości obowiązującej na wlocie skrzyżowania równej 50 km/h.

Należy nadmienić, że kwestie bezpieczeństwa pojazdu ewakuującego się ze skrzyżowania, który przejechał linię zatrzymania, są zawarte w czasach międzyzielonych, których zasady doboru są przedstawione w punkcie 8.3.4 załącznika nr 3 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.). Istotne jest, że przy ich obliczaniu uwzględnia się sygnał żółty (o długości 3 s) oraz wartość wydłużającą drogę ewakuacji (10 m dla pojazdów; 14 m dla autobusów, $n \times 13,5$ m dla tramwajów, gdzie n jest liczbą wagonów w składzie). Sposób obliczania czasów międzyzielonych jest spójny ze znaczeniem sygnału żółtego, który oznacza zakaz wjazdu za sygnalizator, chyba że w chwili rozpoczęcia nadawania tego sygnału pojazd znajduje się tak blisko sygnalizatora, że nie może być zatrzymany przed nim bez gwałtownego hamowania; sygnał ten oznacza jednocześnie, że za chwilę nadawany będzie sygnał czerwony (pkt 4.2.1 załącznika nr 3 do ww. rozporządzenia).

Od wielu lat prowadzone są przez naukowców i podmioty z wielu krajów analizy i badania, mające na celu wyeliminowanie lub redukcję niekorzystnego wpływu stref dylematu na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Jednym ze sposobów redukcji niekorzystnego wpływu zmiany sygnałów (z zielonego na czerwone, z sygnałem żółtym pomiędzy) na bezpieczeństwo na drodze, jest stosowanie zmiennoczasowego sterowania ruchem (które w obecnych czasach jest powszechnie stosowane), z zastosowaniem odpowiednio rozmieszczonych detektorów ruchu oraz odpowiednio dobranymi ich parametrami i funkcjami, wykorzystanymi w algorytmie sterowania. Dzięki właściwie zaprojektowanemu systemowi detekcji, możliwe jest również określenie optymalnego momentu zmiany sygnałów z uwagi na sytuację ruchową na skrzyżowaniu. System detekcji dla sygnalizacji akomodacyjnych z określeniem zależności grup akomodowanych od detektorów ruchu, stanowi jeden z elementów projektu organizacji ruchu dotyczącego sygnalizacji świetlnej (pkt 1.2 załącznika nr 3

do ww. rozporządzenia) i podlega zatwierdzeniu przez organ zarządzający ruchem (§ 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)).

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

Grzegorz Kuczaj

Radca

w Departamencie Dróg Publicznych

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Minister Infrastruktury z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691)
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;

- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
- żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.