

Warszawa, 26 stycznia 2026 r.

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PISMO

Dot. Postulat rewizji przepisów dotyczących stosowania zielonej strzałki warunkowej na skrzyżowaniach z przejazdem dla rowerów.

Szanowni Państwo,

zwracam się z uprzejmą prośbą o podjęcie analizy zasadności obowiązujących regulacji prawnych dotyczących **stosowania sygnału zielonej strzałki warunkowej w sytuacjach, w których na wlocie skrzyżowania zlokalizowany jest przejazd dla rowerów**. Przedmiotowe przepisy, choć pierwotnie wprowadzone w celu zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, w aktualnych realiach komunikacyjnych coraz częściej prowadzą do skutków, które budzą wątpliwości co do ich adekwatności oraz proporcjonalności. W praktyce obowiązujący stan prawny powoduje, że sama obecność drogi lub przejazdu dla rowerów skutkuje faktycznym pozbawieniem funkcjonalności zielonej strzałki warunkowej. Kierujący pojazdami skręcającymi w prawo zobowiązani są do każdorazowego zatrzymania się, niezależnie od rzeczywistego natężenia ruchu rowerowego, warunków widoczności czy faktycznego poziomu zagrożenia kolizyjnego. Prowadzi to do sytuacji, w której rozwiązanie

przewidziane jako narzędzie poprawy płynności ruchu przestaje pełnić swoją rolę i sprowadza się wyłącznie do funkcji formalnej.

Należy przy tym zauważyć, że regulacje te zostały ukształtowane w okresie, gdy struktura ruchu drogowego istotnie różniła się od obecnej. Skala ruchu rowerowego, stopień rozbudowy infrastruktury rowerowej oraz natężenie ruchu samochodowego w obszarach zurbanizowanych były wówczas znacząco mniejsze. Współcześnie natomiast mamy do czynienia z intensywną kumulacją różnych strumieni ruchu na tych samych skrzyżowaniach, co wymaga bardziej elastycznych i zróżnicowanych rozwiązań prawnych, opartych na rzeczywistej analizie ryzyka, a nie na jednolitych i sztywnych ograniczeniach.

W tym kontekście warto podkreślić, że liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów oraz pojazdów skręcających w prawo przy sygnale zielonej strzałki jest **relatywnie niewielka, co potwierdzają dane za 2025 rok publikowane przez Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji**. Obowiązujące regulacje nie uwzględniają jednak tej okoliczności i nie różnicują sytuacji w zależności od faktycznego poziomu zagrożenia. Ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo w rejonie skrzyżowania został w całości przeniesiony na kierujących pojazdami, pomimo że rowerzyści, jako pełnoprawni uczestnicy ruchu drogowego, również powinni być objęci mechanizmami aktywnej ostrożności.

W rezultacie obecny model regulacyjny prowadzi do systemowego ograniczenia płynności ruchu samochodowego, powstawania zatorów komunikacyjnych, zwiększenia emisji spalin oraz narastania konfliktów pomiędzy poszczególnymi grupami użytkowników dróg. Skutki te występują bez jednoznacznego wykazania proporcjonalnej poprawy poziomu bezpieczeństwa, co rodzi uzasadnione pytania o efektywność przyjętego rozwiązania.

Pragnę również zwrócić uwagę na dodatkowy aspekt, który w praktyce istotnie wzmacnia negatywne skutki obowiązujących regulacji dotyczących stosowania zielonej strzałki warunkowej, w szczególności na obszarze m.st. Warszawy. Od wielu lat prowadzona jest tam konsekwentna polityka organizacji ruchu, której jednym z głównych elementów jest systematyczne zwięzanie przekrojów ulicznych oraz redukcja liczby pasów ruchu dla pojazdów samochodowych. Działania te, niezależnie od ich długofalowych założeń strategicznych, już obecnie wywierają bezpośredni wpływ na istotne ograniczenie przepustowości układu drogowego, co znajduje odzwierciedlenie w narastających zatorach komunikacyjnych, szczególnie w godzinach szczytu.

W tym kontekście brak rewizji przepisów regulujących stosowanie zielonej strzałki warunkowej powoduje efekt kumulacyjny. Zwięzona infrastruktura drogowa, w połączeniu z

regulacją, która w praktyce blokuje możliwość płynnego skrętu pojazdów na skrzyżowaniach wyposażonych w przejazdy dla rowerów, prowadzi do dalszego pogłębiania problemów komunikacyjnych miasta. W rezultacie nawet rozwiązania, które z założenia miały pełnić funkcję usprawniającą ruch, tracą swoją skuteczność.

Należy również zauważyć, że utrzymujący się przez dłuższy czas brak korekty obowiązujących przepisów, przy jednoczesnym kontynuowaniu polityki zwężenia ulic, skutkuje narastającą niechęcią wśród mieszkańców Warszawy oraz użytkowników układu drogowego. Zjawisko to znajduje odzwierciedlenie w coraz częściej formułowanych krytycznych ocenach wyrażanych przez osoby pełniące funkcje publiczne, w tym przedstawicieli środowisk politycznych powiązanych z organami wykonawczymi miasta, co wskazuje na instytucjonalny charakter problemu. Mając powyższe na uwadze, uprzejmie wnoszę o rozważenie zasadności uchylecia bądź modyfikacji przepisów, które w sposób automatyczny eliminują możliwość efektywnego stosowania zielonej strzałki warunkowej na skrzyżowaniach z przejazdami dla rowerów, a także o analizę możliwości wprowadzenia rozwiązań alternatywnych. Zasadne wydaje się rozłożenie obowiązków ostrożności w sposób bardziej zrównoważony pomiędzy wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz dopuszczenie takich środków infrastrukturalnych i organizacyjnych, które realnie wpływają na zachowania użytkowników dróg. Przykładem mogą być elementy fizycznego uspokojenia ruchu rowerowego, w tym progi zwalniające dla rowerów, jak również inne rozwiązania techniczne powszechnie dostępne na rynku i stosowane w praktyce w wielu państwach europejskich. W mojej ocenie dalsze utrzymywanie obecnego stanu prawnego, bez uwzględnienia zmian zachodzących w organizacji ruchu w największych miastach, prowadzi do pogłębiania dysproporcji pomiędzy celami polityki transportowej a faktycznymi możliwościami funkcjonowania układu drogowego. Brak modyfikacji przepisów dotyczących zielonej strzałki warunkowej, przy jednoczesnym ograniczaniu przepustowości ulic, skutkuje dalszym wzrostem kongestii oraz potęguje negatywne skutki społeczne i środowiskowe.

Mając powyższe na uwadze, racjonalnym wydaje się rozpatrywanie postulowanej zmiany przepisów nie w oderwaniu, lecz w szerszym kontekście obowiązujących oraz planowanych działań z zakresu organizacji ruchu w obszarach zurbanizowanych, w szczególności na terenie m.st. Warszawy.

Z wyrazami szacunku