



Hałas czy bezpieczeństwo? Dlaczego pojazdy uprzywilejowane muszą używać głośnych sygnałów

2025-10-23

W ostatnich latach rośnie świadomość społeczna dotycząca negatywnego wpływu hałasu na zdrowie i komfort mieszkańców miast. Głośne sygnały dźwiękowe pojazdów uprzywilejowanych są jednak niezbędne, by skutecznie ostrzegać innych uczestników ruchu i umożliwiać szybkie dotarcie służb ratunkowych na miejsce zdarzenia. Choć hałas w nocy bywa uciążliwy, priorytetem musi być bezpieczeństwo i szybka pomoc, które możliwe są dzięki jednoznaczному sygnałowi dźwiękowemu oraz świetlnemu.

Wraz ze wzrostem świadomości mieszkańców na temat szkodliwości hałasu coraz częściej pojawiają się pytania, czy konieczne jest, aby w środku nocy – gdy ruch uliczny jest mniejszy, a większość ludzi śpi – karetki i radiowozy używały sygnałów dźwiękowych. Czy nie wystarczyłyby same sygnały świetlne albo chociażby ściszenie dźwięku? Takie wątpliwości podnoszą nie tylko krakowianie, ale też mieszkańcy wielu innych miast na świecie.

Pojazd uprzywilejowany według przepisów

Definicję pojazdu uprzywilejowanego znajdziemy w Ustawie „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U. 2024 poz. 1251) – jest to pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Art. 53 ust. 2 tej ustawy pozwala kierującym takim pojazdem nie stosować się do znaków i sygnałów drogowych, ale tylko pod warunkiem, że używają oni sygnałów świetlnych i dźwiękowych jednocześnie. Brak któregośkolwiek z nich oznaczałoby, że pojazd traci status uprzywilejowanego – a więc w praktyce karetka bez sygnału dźwiękowego musiałaby np. zatrzymać się na czerwonym świetle i poruszać się w terenie zabudowanym z maksymalną prędkością 50 km/h.

Polskie przepisy są w tej kwestii identyczne z niemieckimi, gdzie również obowiązuje zasada zero-jedynkowa: pojazd uprzywilejowany = sygnał dźwiękowy + sygnał świetlny (§ 38 Rozporządzenia o ruchu drogowym – StVO).

Czy sygnały muszą być aż tak głośne?

W Polsce – podobnie jak w całej UE – pojazdy uprzywilejowane muszą przejść homologację, a ich sygnalizacja dźwiękowa jest badana pod kątem zgodności z wymaganiami [Regulaminu nr 28](#) Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Regulamin ten określa „widełki”: minimum 105 dB(A) oraz maksimum 118 dB(A), inaczej pojazd nie zostanie dopuszczony do ruchu. Nie przewidziano natomiast cichszego trybu, np. w godzinach nocnych.

– Normy głośności sygnałów ustalono po to, by inni kierowcy – nawet przy zamkniętych oknach – mogli usłyszeć nadjeżdżający pojazd uprzywilejowany – tłumaczy Burmistrz Nocny, Jacek Jordan. Jeśli karetka nie używa sygnału i dojdzie do kolizji, po pierwsze opóźniłoby to udzielenie pomocy, a po drugie kierowca karetki w świetle prawa nie byłby traktowany jako uprzywilejowany i ponosiłby odpowiedzialność za wypadek. Warto pamiętać, że kiedyś to my możemy potrzebować



**Magiczny
Kraków**

natychmiastowej pomocy i wtedy liczyć będziemy na to, że karetka dotrze do nas jak najszybciej. Życie ludzkie i bezpieczeństwo jest priorytetem – dodaje.