



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.10.2026

Warszawa, 24 września 2026 r.

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19491 Posła na Sejm RP pana Kamila Wnuka oraz grupy posłów, z dnia 1 września br., przedstawiam poniżej wyjaśnienia w sprawie.

Zagadnienia poruszone w interpelacji, dotyczące funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, zasad stosowania oznakowania pionowego i poziomego oraz wykorzystania współczesnych rozwiązań technicznych w organizacji ruchu drogowego, są przedmiotem prac legislacyjnych i analitycznych prowadzonych w Ministerstwie Infrastruktury.

Ustawa z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2022 r. poz. 1768 z późn. zm.) uchyliła dotychczas obowiązujące delegacje zawarte w art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (dalej „PoRD”) oraz wprowadziła nowe upoważnienie ustawowe, zawarte art. 7 ust. 3a PoRD, do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych i Ministrem Obrony Narodowej, nowego rozporządzenia określającego:

- wzory, znaczenia i zakresy obowiązywania znaków i sygnałów drogowych w ruchu drogowym,
- wzory lub rodzaje i zakresy stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- warunki, jakim powinny odpowiadać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- podstawowe warunki sytuowania znaków i sygnalizatorów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w pasie drogowym,

z uwzględnieniem postanowień umów międzynarodowych, czytelności i zrozumiałości znaków i sygnałów drogowych dla uczestników ruchu drogowego oraz konieczności zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie powyższego upoważnienia podjęto w Ministerstwie Infrastruktury prace nad nowym aktem prawnym, który zastąpi rozporządzenie 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.) oraz 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.). Zgodnie z aktualnym brzmieniem przepisów przejściowych dotychczasowe przepisy wykonawcze zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a PoRD, jednak nie dłużej niż do dnia 31 grudnia 2028 r. Termin ten stanowi zatem ustawową granicę obowiązywania dotychczasowych regulacji.

Zakładanym rezultatem jest przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały potrzebom i aktualnym technologiom możliwym do stosowania w branży drogowej, w tym również w zakresie funkcjonowania sygnalizacji świetlnej. Nowe zapisy mają być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania przyczyniać się do poprawy ich bezpieczeństwa.

W ramach prac analitycznych dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze zarządzania ruchem, w dniu 26 września 2024 r. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zlecił opracowanie dotyczące organizacji ruchu drogowego z zastosowaniem sygnalizacji świetlnej jako narzędzia poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Celem opracowania była weryfikacja obowiązujących przepisów prawa w odniesieniu do aktualnej wiedzy i praktyki oraz przedstawienie propozycji nowych regulacji, wzorców i standardów. W pracach uwzględniono wiedzę i doświadczenia specjalistów w zakresie organizacji i zarządzania ruchem oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wyniki opracowania są uwzględniane przy opracowywaniu nowego aktu prawnego, w szczególności w zakresie rozwiązań dotyczących sygnalizacji świetlnej oraz warunków technicznych sytuowania i funkcjonowania sygnalizatorów drogowych.

Podstawę dla prowadzonych prac legislacyjnych stanowią również wyniki „Analizy warunków technicznych oraz zasad stosowania elementów organizacji ruchu na drogach w celu optymalizacji wydatków z Funduszy Unii Europejskiej na inwestycje drogowe oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego”, zrealizowanej na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przez konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. W skład zespołu autorskiego wchodziła przedstawiciele czołowych uczelni technicznych w Polsce, ale również projektanci, przedstawiciele zarządów dróg i organów zarządzających ruchem, producentów z branży drogowej. Udział przedstawicieli

środowiska naukowego oraz osób posiadających praktyczne doświadczenie w zakresie projektowania i zarządzania organizacją ruchu pozwolił uwzględnić szeroki zakres uwarunkowań związanych z funkcjonowaniem organizacji ruchu drogowego.

W ramach analizy dokonano przede wszystkim oceny obowiązujących przepisów dotyczących znaków, sygnałów drogowych i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego pod kątem ich aktualności, funkcjonalności i zasadności. Zidentyfikowano również najważniejsze problemy występujące w praktyce po stronie zarządców dróg i organów zarządzających ruchem, przeanalizowano stosowane rozwiązania organizacji ruchu, w tym w rejonie przejść dla pieszych, oraz wykorzystano wyniki badań i dotychczasowych wdrożeń. Istotnym elementem prac było również porównanie polskich regulacji z rozwiązaniami stosowanymi w Niemczech, Austrii, Włoszech, Szwecji i Czechach, tj. państwach osiągających porównywalny lub wyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dokument przedstawia możliwe kierunki zmian, nie przesądza natomiast o ostatecznym kształcie projektowanych przepisów. Jest dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury w zakładce „Inne opracowania”:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/inne-opracowania>.

Wyniki wskazanych wyżej analiz obejmują m.in. zagadnienia podniesione w interpelacji, w szczególności dotyczące funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, wykorzystania systemów detekcji i sterowania ruchem, stosowania wyświetlaczy czasu pozostałego do zmiany sygnału oraz rozwiązań związanych z funkcjonowaniem sygnalizatorów S-2. Uwzględniono w nich również zasady stosowania oznakowania drogowego, w tym rozwiązania służące uproszczeniu organizacji ruchu i ograniczeniu liczby stosowanych znaków, przy zachowaniu wymaganej czytelności i bezpieczeństwa. Wnioski z tych materiałów są brane pod uwagę przy opracowywaniu nowego aktu prawnego.

Odnosząc się do kwestii stosowania przywołanych rozwiązań w praktyce należy wskazać, że zgodnie z obowiązującymi przepisami ostateczną decyzję o zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązaniach podejmuje właściwy organ zarządzający ruchem, który na podstawie § 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.

Zakłada się, że przyjęte w nowym akcie prawnym rozwiązania powinny określać jednolite wymagania niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa i czytelności organizacji ruchu, przy jednoczesnym zachowaniu odpowiedniej elastyczności w doborze konkretnych rozwiązań. Zasadne jest zatem unikanie wskazywania w przepisach rozwiązań obligatoryjnych w sytuacjach, w których ich zastosowanie nie musi być adekwatne do warunków drogowych i ruchowych występujących w danym miejscu. Dobór rozwiązań powinien pozostawać w kompetencji właściwego organu zarządzającego ruchem

i uwzględniać m.in. charakterystykę drogi i jej otoczenia, natężenie i strukturę ruchu oraz uwarunkowania techniczne i ekonomiczne, przy zachowaniu wymaganych standardów bezpieczeństwa oraz standaryzacji wzorów znaków i sygnałów drogowych.

Na obecnym etapie nie jest jeszcze znany ostateczny kształt ani pełny zakres projektowanych regulacji. Sugestie przedstawione w interpelacji, dotyczące zarówno organizacji i funkcjonowania sygnalizacji świetlnej, jak i zasad stosowania oznakowania drogowego oraz wykorzystania współczesnych rozwiązań technicznych, zostaną uwzględnione w analizie przy pracach nad nowym aktem prawnym. Ostateczne rozwiązania zostaną określone po zakończeniu prac legislacyjnych oraz przeprowadzeniu wymaganych uzgodnień i konsultacji publicznych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu