



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.5.2025
Warszawa, 16 października 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12325 Posła na Sejm RP Pana Franciszka Sterczewskiego w sprawie potrzeby reformy systemu znaków drogowych na autostradach i drogach ekspresowych w Polsce, przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Nawiązując do poruszanej w interpelacji problematyki oznakowania autostrad i dróg ekspresowych należy wyjaśnić, że obecnie w Ministerstwie Infrastruktury procedowane są:

- 1) rozporządzenie Ministra Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniające rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz
- 2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Przedmiotowe prace legislacyjne wynikają przede wszystkim z konieczności ujęcia w porządku prawnym rozwiązań dotyczących w głównej mierze oznakowania kierunkowego, stosowanych i badanych w ramach prowadzonych projektów badawczych, realizowanych na drogach zarządzanych przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w latach 2014-2024. Zobowiązanie takie zawarte zostało w uchwale nr 9/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 9 grudnia 2024 r. w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zakończenia projektu badawczego oznakowania eksperymentalnego zlokalizowanego na autostradach i drogach ekspresowych oraz podjęcia prac legislacyjnych w tym zakresie.

Wprowadzenie oznakowania eksperymentalnego miało na celu zwiększenie czytelności i intuicyjności oznakowania oraz uczynienie go bardziej nowoczesnym. Projekt zakładał również poprawę bezpieczeństwa ruchu i komfortu podróżowania. Znaki stanowią ewolucyjną zmianę oznakowania standardowego, stworzoną w oparciu o analizy i opinie przesyłane przez użytkowników dróg. Zrealizowane badania wskazują na dużą zrozumiałość i czytelność nowych wzorów znaków drogowych w zakresie oznakowania kierunkowego. Jak wynika z przeprowadzonych badań, bardziej czytelne i zrozumiałe oznakowanie kierunkowe powoduje zmniejszenie czasu podejmowania decyzji na odcinkach wyboru kierunku jazdy, co przyczynia się do płynnego i spokojnego procesu zmiany pasów ruchu, a także do minimalizacji incydentów bezpieczeństwa. Ponadto na dłuższych odcinkach dróg oznacza to zwiększenie komfortu podróżowania, co ma z kolei wpływ na zmniejszenie poziomu zmęczenia kierowcy oraz utrzymywanie wysokiego poziomu jakości podejmowanych decyzji w trakcie pokonywania dłuższych tras.

Prace w tym zakresie są zaawansowane. W obu przypadkach odbyły się już uzgodnienia międzyresortowe oraz konsultacje publiczne, a projekty rozporządzeń zostały skierowane do Rządowego Centrum Legislacji w celu rozpatrzenia przez komisję prawniczą.

Propozycje przedstawione w interpelacji w znacznej części są tożsame z uwagami zgłoszonymi do projektów omawianych aktów prawnych przez podmioty, organizacje społeczne i obywateli w ramach uzgodnień i konsultacji publicznych.

Szczegółowe odniesienie projektodawcy do zgłaszanych postulatów zostało umieszczone w raportach z konsultacji opublikowanych na stronach Rządowego Procesu Legislacyjnego (numery z wykazu prac legislacyjnych 105 i 106).

Odnosząc się do pytania dotyczącego ujednoczenia kolorystyki tablic drogowskazowych informuję, że w projekcie rozporządzenia przepisy dotyczące stosowania niebieskiego tła pozostały niezmienione – przewidziane jest ono do stosowania na znakach kierunku i miejscowości umieszczanych wyłącznie na autostradach. Takie rozwiązanie pozwala kierowcom szybko rozpoznać typ drogi i dostosować styl jazdy do obowiązujących zasad i ograniczeń (np. droga bez skrzyżowań, podwyższony limit prędkości, brak ruchu pieszych). Autostrady i drogi ekspresowe różnią się między sobą m. in. parametrami technicznymi, jak np.: szerokością pasów ruchu, promieniami łuków, prędkością projektową. Ponadto część odcinków autostrad stanowi odcinki płatne dla pojazdów osobowych, co nie występuje w przypadku dróg ekspresowych.

Kolejną poruszoną kwestią jest stosowanie strzałek na drogowskazach umieszczanych nad jezdnią. Zgodnie z założeniami projektu rozporządzenia przewidziano możliwość umieszczenia na drogowskazach E-2b nad jezdnią drogi innej niż jezdnia główna autostrady lub drogi ekspresowej, dwóch strzałek dla kierunku na wprost w przypadku dróg o dwóch lub więcej pasach ruchu. W przypadku jednego pasa ruchu na wprost, umieszcza się jedną strzałkę po lewej stronie nazw miejscowości. Dla kierunku w prawo umieszcza się tylko jedną strzałkę po prawej stronie nazwy miejscowości, do której się odgałęzia. Natomiast kierunki na poszczególnych pasach ruchu na jezdni, na której organizacja ruchu na wlocie na skrzyżowanie jest odmienna od ustalonej ogólnymi przepisami lub gdy uczestnicy ruchu mogą mieć wątpliwości co do obowiązującej organizacji ruchu, np. ze względu na dużą liczbę pasów ruchu, powinny być oznakowane znakami F-10 obok jezdni lub F-11 nad poszczególnymi pasami ruchu. Z kolei na drogowskazie E-2d umieszczanym nad jezdnią główną autostrady i drogi ekspresowej, strzałkę umieszcza się tylko po prawej stronie nazwy miejscowości, do której droga się odgałęzia. Dodatkowo, pod nazwami miejscowości w osi każdego pasa ruchu, umieszcza się strzałki odpowiadające kierunkom ruchu na tych pasach.

Ponadto oznakowanie węzła w projektowanym kształcie pozwala na uzyskanie informacji o dostępności drogi, z którą krzyżuje się autostrada lub droga ekspresowa. W przypadku, gdy drogą krzyżującą się jest inna autostrada lub droga ekspresowa, wówczas przy nazwie miejscowości kierunkowej pojawia się znak z numerem autostrady (E-15c) lub z numerem drogi ekspresowej (E-15d). Na znakach umieszczonych przed dojazdem do autostrady, części, które odnoszą się do kierunków lub miejscowości na autostradzie, mają tło barwy niebieskiej.

Odnosząc się do postulowanych zmian dotyczących kroju pisma na znakach, zasad ustalania miejscowości kierunkowych oraz wdrożenia standaryzowanych piktogramów

dla często oznaczanych obiektów (lotniska, dworce, szpitale, centra itp.) należy wskazać, że nie były one przedmiotem zrealizowanego projektu badawczego oraz nie zostały ujęte w procedowanych projektach rozporządzeń. Zostaną one jednak wzięte pod uwagę w toku prac nad nowym aktem prawnym regulującym kwestie związane m.in. ze wzorami i zasadami stosowania znaków, o którym mowa w dalszej części niniejszej odpowiedzi.

Odnosząc się do ostatniego pytania należy wyjaśnić, że brak szczegółowych informacji dotyczących opracowania „Tablice Znaków i Kierunku – zmiany” (np. autor, data opracowania, miejsce publikacji etc.) nie pozwala jednoznacznie wskazać, czy taki dokument wpłynął do Ministerstwa Infrastruktury. Zapewniam jednak, że sugestie, postulaty i argumenty prezentowane przez obywateli i zainteresowane środowiska w przedmiotowej sprawie stanowią istotny materiał, który w Ministerstwie Infrastruktury jest analizowany i traktowany jako ważny element dialogu społecznego.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że Ministerstwo Infrastruktury obecnie nie planuje powołania stałej komisji lub zespołu ds. oznakowania dróg, który monitorowałby spójność i aktualność systemu znaków drogowych w Polsce. Obowiązujące przepisy wykonawcze ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) określają znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania oraz kompetencje organów zarządzających ruchem na drogach odpowiedzialnych m.in. za zatwierdzanie organizacji ruchu. Organy te zostały uprawnione do odrzucania projektów organizacji ruchu niezgodnych z przepisami, jak również zobligowane do przeprowadzania kontroli prawidłowości zastosowania, wykonania, funkcjonowania i utrzymania wszystkich znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego umieszczonych na drogach jemu podległych. W razie stwierdzenia nieprawidłowości organ zarządzający ruchem może żądać od jednostki odpowiedzialnej za utrzymanie m.in. umieszczenia znaków drogowych, urządzeń sygnalizacji świetlnej, urządzeń sygnalizacji dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu w miejscach zgodnych z zatwierdzoną organizacją ruchu.

Minister Infrastruktury jest świadomy licznych problemów i wyzwań w dziedzinie zarządzania ruchem na drogach w Polsce. Do Ministerstwa Infrastruktury na bieżąco docierają wystąpienia od obywateli i instytucji publicznych wskazujących na występowanie niejasnych rozwiązań oraz wątpliwości interpretacyjnych w zakresie obowiązujących przepisów. Mając na względzie powyższe, podjęte prace legislacyjne stanowią pierwszy etap planowanych działań zmierzających do usprawnienia procedur w zakresie zarządzania ruchem i nadzoru nad tym zarządzaniem.

Kolejnym etapem, po nowelizacji omawianych rozporządzeń, będzie wydanie nowego aktu prawnego regulującego kwestie związane ze wzorami i stosowaniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, warunkami, jakie muszą spełniać znaki i sygnalizatory drogowe oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz z podstawowymi zasadami lokalizowania znaków i sygnałów drogowych, do czego zobowiązuje Ministra Infrastruktury nowa delegacja ustawowa zawarta w art. 7 ust. 3a ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

W tym celu ogłoszono zamówienie publiczne, którego przedmiotem jest „Analiza 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”. Zamówienie to realizuje konsorcjum pod przewodnictwem Instytutu Badawczego Dróg i Mostów. Wyniki analizy zostaną wzięte pod uwagę podczas planowanych w najbliższym okresie prac legislacyjnych.

Celem opracowania nowego aktu prawnego jest przyjęcie rozwiązań, które będą odpowiadały potrzebom i aktualnym technologiom możliwym do stosowania w branży drogowej. Nowe zapisy mają być przejrzyste i zrozumiałe dla wszystkich uczestników ruchu drogowego, a przyjęte rozwiązania przyczyniać się do poprawy ich bezpieczeństwa.

Istotne jest również dostosowanie obowiązujących przepisów do rozwiązań jakie znalazły się w aktualnie obowiązujących przepisach techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Ostatnim etapem będą natomiast zmiany w zakresie procedur zarządzania ruchem i sprawowania nadzoru nad tym zarządzaniem. Zakładanym celem jest usprawnienie zasad zarządzania ruchem oraz poprawa skuteczności nadzoru nad tym zarządzaniem. Prace te wymagają jednak daleko idącej ostrożności ze względu na skalę oddziaływania na różne grupy społeczne oraz na gospodarkę kraju. Dlatego resort infrastruktury nie będzie podejmował działań pochopnych i nieprzemyślanych. Prace w tym zakresie zostaną podjęte po wydaniu nowego rozporządzenia dotyczącego znaków i sygnałów drogowych oraz urzędzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Reasumując należy wskazać, że jednolite i intuicyjne oznakowanie, czytelna informacja na drogowskazach, a także wdrożenie inteligentnych systemów zarządzania ruchem to tylko niektóre z kluczowych wyzwań, które powinny zostać zrealizowane poprzez planowane zmiany przepisów. Wyrażam nadzieję, że działania w tym zakresie nie tylko przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale również będą impulsem do pozytywnych zmian w realizacji zadań związanych z szeroko rozumianym zarządzaniem ruchem na drogach.

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.