Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.16.2026
Warszawa, 28 października 2026 r.

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 19986 Posła na Sejm RP pana Roberta Warwasa oraz grupy posłów, z dnia 29 września 2026 r., przedstawiam poniżej wyjaśnienia.

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 w 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,

Infolinia: +48 22 630 10 00
kancelaria@mi.gov.pl
www.gov.pl/web/infrastruktura

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

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 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.) oraz 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.). Zgodnie z art. 27 ustawy o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw dotychczasowe przepisy wykonawcze zachowują moc do dnia wejścia w życie 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 wchodzili 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.

W odniesieniu do pytania o obowiązkowe stosowanie wyświetlaczy czasu pozostałego do zmiany sygnału, tzw. sekundników, należy wskazać, że obowiązujące przepisy dopuszczają stosowanie tych urządzeń przy sygnalizacji świetlnej stałoczasowej, ale nie ustanawiają obowiązku ich stosowania. Przeprowadzone analizy obejmują zagadnienia związane z wykorzystaniem wyświetlaczy czasu. Ewentualne wprowadzenie obowiązku ich stosowania wymaga oceny wpływu takiego rozwiązania na bezpieczeństwo ruchu drogowego, z uwzględnieniem zachowań uczestników ruchu oraz warunków występujących na skrzyżowaniach. Na obecnym etapie prac nie przesądzono o wprowadzeniu takiego obowiązku.

W odniesieniu do ograniczenia nadmiernego oznakowania drogowego w ramach prac nad nowym rozporządzeniem analizowane są zasady stosowania znaków, w tym możliwości uproszczenia organizacji ruchu oraz ograniczenia oznakowania zbędnego, nieczytelnego lub nieuzasadnionego powielania przekazywanych informacji. Celem tych prac jest zapewnienie czytelności oznakowania przy zachowaniu wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego. Samo ograniczenie liczby znaków nie może prowadzić do usunięcia informacji niezbędnych uczestnikom ruchu.

Analizy obejmują również zasady stosowania sygnalizatorów S-2, nadających sygnał dopuszczający skręcanie w kierunku wskazanym strzałką. Wnioski dotyczące tych urządzeń są rozpatrywane w ramach prac nad nowym rozporządzeniem, z uwzględnieniem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w szczególności pieszych i rowerzystów, oraz czytelności nadawanych sygnałów.

Należy jednocześnie wskazać, że 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 prac nie przesądzono o ostatecznej treści wszystkich projektowanych rozwiązań. Postulaty przedstawione w interpelacji zostaną rozpatrzone w toku dalszych prac nad nowym rozporządzeniem. Projekt zostanie poddany uzgodnieniom i konsultacjom publicznym, do których przewiduje się zaproszenie przedstawicieli samorządów, zarządców dróg i organów zarządzających ruchem, ekspertów z zakresu inżynierii ruchu, organizacji reprezentujących kierowców oraz środowiska naukowego. Projektowana treść przepisów zostanie ustalona z uwzględnieniem wyników analiz oraz stanowisk zgłoszonych w toku uzgodnień i konsultacji publicznych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu