

RAPORT Z KONSULTACJI

PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA ZMIENIAJĄCEGO ROZPORZĄDZENIE W SPRAWIE ZNAKÓW I SYGNAŁÓW DROGOWYCH

Numer w wykazie prac legislacyjnych MI: 105

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący).

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji publicznych pismem z dnia 11 czerwca 2025 r. Uwagi i opinie do projektu rozporządzenia można było zgłaszać w terminie do 14 dni od dnia otrzymania pisma.

Projekt został przekazany do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST). Podczas posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury, Urbanistyki i Transportu KWRiST w dniu 18 września 2025 r. projekt został zaopiniowany pozytywnie.

Projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, oraz został przesłany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Świętokrzyski;
- 2) Wojewoda Podlaski
- 3) Wojewoda Lubuski;
- 4) Wojewoda Mazowiecki;
- 5) Wojewoda Opolski;
- 6) Wojewoda Małopolski;
- 7) Wojewoda Lubelski;
- 8) Wojewoda Warmińsko-Mazurski;
- 9) Wojewoda Podkarpacki;
- 10) Wojewoda Zachodniopomorski;
- 11) Wojewoda Pomorski;
- 12) Wojewoda Łódzki;
- 13) Wojewoda Wielkopolski;
- 14) Wojewoda Kujawsko-Pomorski;
- 15) Wojewoda Śląski;
- 16) Wojewoda Dolnośląski;
- 17) Związek Województw RP;
- 18) Konwent Marszałków Województw RP;
- 19) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 20) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 21) Związek Gmin Wiejskich RP;
- 22) Związek Miast Polskich;
- 23) Unia Miasteczek Polskich;
- 24) Unia Metropolii Polskich;
- 25) Związek Powiatów Polskich;
- 26) Instytut Transportu Samochodowego;
- 27) Stowarzyszenie Forum Audytorów Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 28) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- 29) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 30) Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki;

- 31) Politechnika Gdańska;
- 32) Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu „KLIR”;
- 33) Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- 34) Polski Kongres Drogowy;
- 35) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- 36) Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym;
- 37) Spółka Gdańsk Transport Company S. A.;
- 38) Spółka Autostrada Wielkopolska S. A.;
- 39) Spółka Autostrada Wielkopolska II S. A.;
- 40) Spółka Stalexport Autostrada Małopolska S. A.

W ramach konsultacji publicznych uwagi zgłosiło łącznie 24 podmioty lub osoby prywatne, w tym 10 podmiotów i 14 osób prywatnych. Spośród czterdziestu podmiotów, do których projekt został skierowany, stanowisko o braku uwag lub uwagi do projektu przekazało 7 podmiotów, tj.:

- 1) Wojewoda Lubuski
- 2) Wojewoda Śląski;
- 3) Wojewoda Świętokrzyski;
- 4) Wojewoda Podkarpacki;
- 5) Wojewoda Wielkopolski;
- 6) Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- 7) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich.

Ponadto uwagi zgłosił 1 podmiot, do którego projekt nie został skierowany, tj.: Polski Związek Szkoleniowy. Jednocześnie 2 podmioty, tj. Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie” oraz Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, poinformowały o braku uwag do projektu rozporządzenia.

Łącznie w ramach konsultacji publicznych zgłoszonych zostało 44 uwagi, z czego 30 uwag było postulatami wprowadzenia dodatkowych zmian (tj. uwagi nie dotyczyły zmian przepisów będących przedmiotem projektu), a 5 propozycjami zmian dotyczącymi wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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).

3 uwagi zostały uwzględnione, 6 zostało odrzuconych.

Jednocześnie liczne uwagi wykraczające poza zakres nowelizacji, stanowiące propozycje dodatkowych wzorów znaków i sygnałów drogowych oraz zmian w obecnie istniejącym oznakowaniu z pewnością zostaną poddane analizie pod kątem ewentualnego ich wykorzystania podczas planowanych w Ministerstwie Infrastruktury prac legislacyjnych, mających na celu opracowanie projektu nowych przepisów wykonawczych na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 poz. 1251 z późn. zm.), które zastąpią dotychczas obowiązujące.

2. Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt nie dodaje ani nie modyfikuje żadnego przepisu będącego przepisem technicznym w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597), dlatego nie było wymagane notyfikowanie projektu Komisji Europejskiej.

3. Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku

Żaden podmiot nie dokonał zgłoszenia.

Podmiot zgłaszający uwagę	Jednostka redakcyjna	Treść uwagi	Sposób uwzględnienia
Osoba prywatna 1	uwaga ogólna dot. oznakowania kierunkowego	Dzień dobry, chciałbym zauważyć iż zaproponowane oznakowanie kierunkowe nie przewiduje możliwości jazdy w dwóch kierunkach z jednego pasa ruchu. Jedynym intuicyjnym i niewprowadzającym w błąd rozwiązaniem byłoby dodanie wariantu znaku ze strzałką prowadzącą zarówno prosto jak i w prawo. Mimo że, w Polsce istnieją, są projektowane (np. węzeł Szczecin Zachód) i będą powstawać ww. sytuacje, gdzie jeden pas prowadzi w dwóch kierunkach, nie zdecydowano się nie określać tych przypadków znakami. Jest to niezrozumiałe, ponieważ oznacza to, że nowe oznakowanie nie wyeliminuje jednego z głównych problemów obowiązującego oznakowania kierunkowego, czyli błędnego lub niedostatecznego zobrazowania faktycznej liczby i kierunków pasów ruchu. Ponadto, należy też dodać, że takie oznakowanie od dawna istnieje w europejskich krajach, ale i na całym świecie. Tym bardziej nie uwzględnienie go w projekcie rozporządzenia jest zupełnie niezrozumiałe. Nie popełniamy błędów, które za kilka lat i tak będą wymagały poprawy	Uwaga niezasadna Znaki E-2d, których dotyczy uwaga, umieszcza się nad jezdniami głównymi autostrad i dróg ekspresowych, tym samym umieszczane są nad pasami ruchu, na których dopuszczalna prędkość zgodnie z art. 20 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1251) może wynosić do odpowiednio 140 i 120 km/h. Znaki te nie są umieszczane nad jezdniami zbierająco-rozprowadzającymi (dalej "jezdniami Z-R") tych dróg, na których prędkości dopuszczalne wynikają ze znaków B-33 i są niższe niż na jezdniah głównych. Tym samym projektowanie pasów ruchu na drogach, po których kierowcy poruszają się ze znacznymi prędkościami, służących zarówno do jazdy na wprost, jak i skrzętu w kierunku łącznicy lub jezdni Z-R, nie jest rozwiązaniem pożądanym. Pasy wyłączania, mające na celu wytracenie prędkości i bezpieczne wjechanie na łącznicę lub jezdnię Z-R, pozwalają na rozdzielenie potoków ruchu jadących z różnymi prędkościami. Wspólny pas dla pojazdów jadących na wprost i w prawo prowadziłyby oba potoki ruchu, co może wpłynąć negatywnie na poziom brd (m.in. nagłe hamowania przed miejscem rozdzielenia potoków ruchu, nieprawidłowy dobór prędkości przez uczestników ruchu zamierzających zjechać w prawo, trudności z doborem pochylenia poprzecznego, co może być zaskakujące dla uczestników ruchu).
Osoba prywatna 2	Załącznik 1 część 6 (dot. E-2d)	Wnoszę o zmianę graficznej formy strzałki kierunkowej ukośnej (stosowanej dla oznaczania zjazdu z drogi głównej), przedstawionej w Projekcie rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz w Projekcie rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Proponuję zastąpienie przedstawionego wariantu strzałki (z rozwartokątnym grotem, przesuniętym względem trzpienia) wersją ze strzałką o prostokątnym grocie, osiowo osadzoną względem trzpienia, z zachowaniem odpowiednich marginesów wewnątrz pola znaku, zgodną z zasadami projektowania czytelnych i jednoznacznych symboli drogowych.	Uwaga niezasadna Badania wdrożonego przez GDDKiA oznakowania eksperymentalnego jednoznacznie wskazują na jego duże zrozumienie i czytelność. Wyniki badań potwierdzają wysoką czytelność i zrozumiałość, jak również potrzebę stosowania oznakowania w takiej postaci na drogach w naszym kraju. Przeprowadzone badania nie wskazywały na konieczność zmiany wzoru strzałek kierunkowych ze względu na jej graficzną formę. Ponadto strzałka ukośna zastosowana przy miejscowościach kierunkowych w górnej części znaku jest uzupełnieniem informacji, która umieszczona jest w dolnej części znaku w postaci ukośnej strzałki.
Osoba prywatna 3	uwaga ogólna dot. oznakowania kierunkowego	Uważam, że proponowane zmiany w rozporządzeniu dotyczące znaków i sygnałów drogowych są niewystarczające i w gruncie rzeczy nie odpowiadają na aktualne potrzeby. Modyfikowanie oznakowania, którego korzenie sięgają lat 70., to jedynie „pudrowanie trupa”, a nie realna modernizacja. To oznakowanie zostało zaprojektowane z myślą o realiach PRL-u i ówczesnej sytuacji na drogach, która drastycznie różni się od obecnej. Zamiast drobnych poprawek, powinniśmy skupić się na gruntownej reformie i ujednoliceniu oznakowania dróg, zwłaszcza w kontekście dróg ekspresowych i autostrad. Brak znaczących różnic funkcjonalnych między tymi dwoma typami dróg przemawia za podniesieniem statusu dróg ekspresowych do autostradowego oraz ujednoliceniem oznakowania na tych drogach w nawiązaniu do Konwencji Wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych. Nowy projekt oznakowania powinien opierać się na istniejących, przemyślanych koncepcjach. Warto w tym miejscu podkreślić pracę członków forum Skyscrapercity, którzy wykazali się dużą znajomością tematu i zaproponowali innowacyjne rozwiązania. Przykładem może być projekt „Drogowskaz Classic” przygotowany przez jednego z użytkowników forum, który doskonale pokazuje, jak powinno wyglądać nowoczesne oznakowanie autostradowe – czytelne, spójne i zgodne z międzynarodowymi standardami. Podsumowując, potrzebujemy nowej wizji oznakowania, która będzie odpowiadać wyzwaniom współczesnego ruchu drogowego, a nie jedynie kosmetycznych zmian w przestarzałym systemie.	Uwaga nieuwzględniona Rozporządzenie przewiduje oznakowanie kierunkowe, bazujące na tym samym wzorze dla dróg ekspresowych, jak dla autostrad, z wyjątkiem barwy znaku. Na drodze ekspresowej znaki mają tło barwy zielonej z wyjątkiem tych części lub członów, które oznaczają kierunki lub miejscowości na dojeździe do autostrady – mających tło barwy niebieskiej, lub które oznaczają informacje lokalne – mających tło barwy białej. Na autostradzie znaki mają tło barwy niebieskiej z wyjątkiem tych członów, które oznaczają kierunki lub miejscowości na dojeździe do dróg innych niż autostrada – mających tło barwy zielonej, lub które oznaczają informacje lokalne – mających tło barwy białej.
Osoba prywatna 4	uwagi dot. oznakowania kierunkowego	Kolorystyka oznakowania (zielony vs. niebieski): W projekcie zastosowano kolor zielony jako dominujący dla oznakowania autostrad i dróg ekspresowych. Takie podejście jest całkowicie	Uwaga nieuwzględniona Rozporządzenie przewiduje oznakowanie kierunkowe, bazujące na tym samym

		sprzeczne z europejską praktyką, gdzie kolor niebieski jest zarezerwowany dla autostrad, a zielony dla dróg głównych w aglomeracjach miejskich. Polska jest obecnie jednym z nielicznych krajów stosujących odwrotne oznaczenia, co prowadzi do dezorientacji kierowców, szczególnie tych podróżujących międzynarodowo.	wzorze dla dróg ekspresowych, jak dla autostrad, z wyjątkiem barwy znaku. Na drodze ekspresowej znaki mają tło barwy zielonej z wyjątkiem tych części lub członów, które oznaczają kierunki lub miejscowości na dojeździe do autostrady – mających tło barwy niebieskiej, lub które oznaczają informacje lokalne – mających tło barwy białej. Na autostradzie znaki mają tło barwy niebieskiej z wyjątkiem tych członów, które oznaczają kierunki lub miejscowości na dojeździe do dróg innych niż autostrada – mających tło barwy zielonej, lub które oznaczają informacje lokalne – mających tło barwy białej.
		Brak jednolitości w oznakowaniu: Obecnie każdy oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) zdaje się mieć własne praktyki dotyczące oznakowania zjazdów, węzłów czy kierunków. Brak ustandaryzowanego podejścia skutkuje chaosem informacyjnym i obniża poziom bezpieczeństwa. Projekt nowelizacji nie tylko nie naprawia tej sytuacji, ale ją utrwała.	uwaga niezasadna Nowe wzory znaków są wynikiem projektu badawczego realizowanego przez GDDKiA. Jak wynika z przeprowadzonych badań, bardziej czytelne i zrozumiałe oznakowanie kierunkowe na autostradach i drogach ekspresowych 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.
		Brak spójności między oznakowaniem pionowym i poziomym: Podkreślam konieczność wprowadzenia pełnej zgodności między oznakowaniem pionowym a poziomym, zwłaszcza w kontekście stosowanych kolorów, czcionek oraz rozmieszczenia symboli. Tylko spójność między tymi dwoma systemami oznakowania może poprawić czytelność i skrócić czas reakcji kierowców	Uwaga niezasadna Analiza projektu rozporządzenia nie wskazuje na brak spójności w oznakowaniu.
		Przykłady błędnych zmian w zestawieniu wzorów graficznych: Zgłaszam sprzeciw wobec proponowanych zmian w grupie „Znaki kierunku i miejscowości”, w szczególności: Skreślenia rysunków: E-1b, E-2c, E-2e, E-2f oraz E-14a – bez podania merytorycznego uzasadnienia. Modyfikacji rysunków E-2d oraz E-20 bez szerszej konsultacji i analizy wpływu. Dodania rysunków E-1c oraz E-20a – które nie rozwiążą obecnych problemów, a jedynie zwiększą liczbę wariantów znaków bez poprawy funkcjonalności.	Uwaga niezasadna Znaki stosowane na podstawie dotychczasowych przepisów stają się znakami określonymi w tych przepisach: 1) E-1b „tablica przeddrogowskazowa przed wjazdem na autostradę” – znakiem E-1 „tablica przeddrogowskazowa”, 2) E-2e „drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni przed wjazdem na autostradę” – znakiem E-2a „drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni”, 3) E-2f „drogowskaz tablicowy umieszczany nad jezdnią przed wjazdem na autostradę” – znakiem E-2b „drogowskaz tablicowy umieszczany nad jezdnią”, 4) E-14a „tablica szlaku drogowego na autostradzie” – znakiem E-14 „tablica szlaku drogowego”. Znaki E-2c „drogowskaz tablicowy umieszczany obok jezdni na autostradzie” oraz E-2d „drogowskaz tablicowy umieszczany nad jezdnią na autostradzie” stosowane na podstawie dotychczasowych przepisów obowiązujących do czasu zastąpienia ich znakiem E-2d „drogowskaz tablicowy umieszczany nad jezdnią na autostradzie lub drodze ekspresowej”. Badania wdrożonego przez GDDKiA oznakowania eksperymentalnego, prowadzone przez Politechnikę Krakowską jednoznacznie wskazują na jego duże zrozumienie i czytelność. Wyniki badań potwierdzają wysoką czytelność i zrozumiałość, jak również potrzebę stosowania oznakowania w takiej postaci na drogach w naszym kraju. Przeprowadzone badania nie wskazywały na konieczność zmiany wzoru strzałek kierunkowych ze względu na jej graficzną formę. Ponadto strzałka ukośna zastosowana przy miejscowościach kierunkowych w górnej części znaku jest uzupełnieniem informacji, która umieszczona jest w dolnej części znaku w postaci ukośnej strzałki.
Osoba prywatna 5	§ 66 ust. 4 § 66 ust. 4a (dot. E-20 oraz E-20a)	Projekt zakłada stosowanie symboli na znakach E-20 oraz E-20a jako oznaczenie węzła i zjazdu z autostrady i drogi ekspresowej. Jest to wprowadzanie kierowców w błąd i całkowicie nieakceptowane oznaczenie. Oba symbole na terenie całej Unii Europejskiej oznaczają dwa	Uwaga niezasadna 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,

		różne zjazdy z drogi ekspresowej/autostrady i nie powinny być stosowanie zamienne do oznaczanie tego samego typu węzła/zjazdu. - znak umieszczony na projekcie znaku E-20 symbolizuje zjazd na węzeł z drogi ekspresowej/autostrady na inną drogę ekspresową/autostradę (np. Węzeł Gliwice-Sośnica A1-A4, Węzeł Pyrzowice A1-S1). - znak umieszczony na projekcie znaku E-20a symbolizuje zjazd na węzeł z drogi ekspresowej autostrady na drogę niższej klasy takiej jak droga krajowa czy wojewódzka (np. Zjazd Woźniki A1, zjazd Nowa Sól Zachód S3). Obecnie stosowane oznaczenie oraz oznaczenie eksperymentalne, które od lat jest stosowane oraz jest inspiracją dla wpisania go do rozporządzenia jest poważnym niedopatrzeniem i wprowadzaniem kierowców w błąd, szczególnie tych w międzynarodowym transporcie z innych krajów. Proponuje rozdzielanie stosowania tych oznaczeń w następujący sposób: - ustanowienie symbolu widocznego dla znaku E-20 jako symbol węzła drogi ekspresowej/autostrady z inną drogą ekspresową/autostradą. - ustanowienie symbolu widocznego dla znaku E-20a jako symbol węzła drogi ekspresowej/autostrady z inną drogą niższej kategorii. - zastosowanie znaków E-20 oraz E-20a pozostawić w zamierzony sposób z faktem, iż należy dostosować oba symbole do różnych typów dróg z którymi będą powiązane węzły/zjazdy z dróg ekspresowych/autostrad (użycie znaku E-20a z symbolem zaproponowanym dla znaku E-20 kiedy węzeł będzie krzyżował się z drogą ekspresową/autostradą, oraz użycie znaku E-20 z symbolem zaproponowanym dla znaku E-20a kiedy węzeł będzie krzyżował się z drogą o niższej kategorii). Co do umiejscowienia znaków i ich znaczenia nie mam uwag. Ogólna dygresja co do zmiany oznaczenia kolorystycznego na drogach ekspresowych z koloru zielonego na kolor niebieski jak ma to miejsce w przypadku autostrad nie jest obiektem tego projektu, ale należy mieć na uwadze, że kolorystyka znaków może być obiektem dyskusji i innych projektów w innym czasie, co może skłaniać do przyłożenia się nad wprowadzeniem nowego oznakowania bez błędu jakim jest obecnie proponowane oznaczenie co do kwestii symbolów oznaczenia węzłów/zjazdów z autostrady/drogi ekspresowych	wówczas przy nazwie miejscowości kierunkowej pojawia się znak z numerem autostrady (E 15c) lub z numerem drogi ekspresowej (E 15d). Dodatkowo przed dojazdem do autostrady części znaku, które oznaczają kierunki lub miejscowości na autostradzie, mają tło barwy niebieskiej.
Osoba prywatna 6	nd.	Niżej załączam mój komentarz do projektu rozporządzenia: 1. Ujednolicenie i racjonalizacja liczby strzałek na znakach nad pasami ruchu: Problem: Obecne przepisy dopuszczają dowolność w liczbie strzałek, co prowadzi do chaosu informacyjnego i jest niezgodne z europejskimi standardami, gdzie każda strzałka odpowiada jednemu pasowi ruchu. Propozycja: Wprowadzenie zasady "jedna strzałka = jeden pas" na wszystkich rodzajach dróg, a nie tylko na jezdniach głównych autostrad i dróg ekspresowych. Należy odejść od sztywnego narzucania liczby strzałek (np. dwie na wprost, jedna w lewo), a dostosować je do faktycznego układu pasów. Jest to kluczowe dla uniknięcia niebezpiecznych manewrów w ostatniej chwili. 2. Poprawa czytelności oznakowania na węzłach drogowych: Problem: Oznakowanie eksperymentalne, mimo że jest krokiem w dobrym kierunku, nie obejmuje najbardziej skomplikowanych węzłów na jezdniach zbiorczo-rozprowadzających. Ponadto, nawet na jezdniach głównych, znaki mogą wprowadzać w błąd, nie odzwierciedlając rzeczywistego przebiegu pasów ruchu. Propozycja: Objęcie oznakowaniem eksperymentalnym również jezdni zbiorczo-rozprowadzających. Wprowadzenie dodatkowych wzorów znaków dla nietypowych sytuacji drogowych (np. środkowy pas umożliwiający jazdę w dwóch kierunkach, dwa pasy zjazdowe w różnych kierunkach), aby oznakowanie było w pełni zgodne z rzeczywistością. 3. Zwiększenie wyprzedzenia w informowaniu o zmianach w układzie pasów: Problem: Kierowcy są zbyt późno informowani o tym, że ich pas ruchu stanie się pasem wyłączania (zjazdowym). Propozycja: Wprowadzenie obowiązku umieszczania numerów dróg lub nazw miejscowości na wszystkich pasach ruchu oraz wcześniejszego (500-1000 m przed) umieszczania tablic informacyjnych o układzie pasów (E2D) i powtarzania ich z aktualizacją odległości. 4. Ujednolicenie kolorystyki tła tablic dla dróg ekspresowych: Problem: Różne kolory tła dla autostrad (niebieski) i dróg ekspresowych (zielony) utrudniają szybką orientację, czy zjazd prowadzi poza sieć dróg szybkiego ruchu. Propozycja: Ujednolicenie tła tablic dla dróg	Uwaga niezasadna Przekazane propozycje dotyczą wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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),

		ekspresowych do koloru niebieskiego, analogicznie do autostrad. Planowana wymiana znaków w ciągu 10 lat jest idealną okazją do wprowadzenia tej zmiany bez generowania dodatkowych kosztów. 5. Racjonalizacja stosowania piktogramów i doboru miejscowości kierunkowych: Problem: Piktogramy oznaczające typy węzłów drogowych są stosowane niezgodnie z europejskimi standardami, co może wprowadzać w błąd. Ponadto, nakaz wskazywania odległych miejscowości powiatowych, do których prowadzi lepsza trasa z innego zjazdu, jest nielogiczny i mylący dla kierowców. Propozycja: Dostosowanie znaczenia i użycia piktogramów do standardów europejskich. Wprowadzenie większej elastyczności w doborze miejscowości kierunkowych, tak aby oznakowanie odzwierciedlało najbardziej logiczną i optymalną trasę do danego celu z konkretnego zjazdu. 6. Dodatkowa uwaga: Potencjalna poprawa oznakowania numerów dróg krajowych i autostrad: Propozycja: Rozważenie możliwości wcześniejszej poprawy i ujednolicenia systemu numeracji dróg krajowych i autostrad, tak aby był on bardziej logiczny i spójny. Ułatwiłoby to orientację kierowcom i poprawiło ogólną czytelność systemu oznakowania.	
Osoba prywatna 7	nd.	Temat: Uwagi do projektu rozporządzenia w sprawie oznakowania dróg Treść: Szanowni Państwo, W trakcie konsultacji projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie oznakowania dróg zgłaszam następujące uwagi: 1. Liczba strzałek nad pasami Obowiązujące przepisy narzucają sztywny wzór: po dwóch strzałkach na prosto, po jednej na odgałęzienie, niezależnie od faktycznego układu pasów. Postulat: Dopuszczać liczbę strzałek odpowiadającą rzeczywistym pasom ruchu prowadzącym w dany kierunek (np. jedna strzałka – jeden pas). 2. Ograniczone stosowanie oznakowania eksperymentalnego Projekt przewiduje oznakowanie eksperymentalne tylko na jezdniach głównych, ale główne komplikacje występują na jezdniach zbiorczo rozprowadzających. Postulat: Rozszerzyć zastosowanie oznakowania eksperymentalnego także na jezdnie zbiorczo rozprowadzające. 3. Brak jasnych wzorów dla „wielokierunkowych” pasów W obecnym wariantcie nie istnieje czytelny sposób oznakowania sytuacji, gdy jeden pas prowadzi w dwa kierunki. To wprowadza kierowców w błąd (np. węzeł Warszawa–Lubelska, S8). Postulat: Opracować dodatkowe wzory tablic eksperymentalnych dla pasów obsługujących dwa kierunki. 4. Brak wyraźnego oznakowania pasów wyjazdowych / przejściowych Na wielu węzłach (np. S3, S3 Lubin–Polkowice) brak wcześniejszego i powtarzalnego oznakowania pasów wyjazdowych powoduje niepewność i ryzyko niebezpiecznych manewrów. Postulat: Wprowadzić obowiązek umieszczania tablic z wyprzedzeniem 500–1000 m (oraz powtórzeń co X m) dla pasów zmieniających kierunek. 5. Kolor tła tablic Obecnie projekt przewiduje zielone tło dla dróg klasy A i S – utrudnia to rozróżnienie ich od dróg niższych kategorii. Postulat: Ustalić niebieskie tło dla wszystkich autostrad i dróg ekspresowych (tak jak na A), zielone – dla niższych klas. 6. Ujednolicenie piktogramów Używane symbole powinny jednoznacznie wskazywać, czy węzeł prowadzi do dróg klasy A/S, czy niższych. Obecnie są mylące – piktogramy takie same stosowane są w różnych sytuacjach. Postulat: Ujednolicić piktogramy zgodnie z zasadą przyjętą w Europie: vs. wyjazd z dróg A/S i do dróg niższych. 7. Kierunkowe nazwy miejscowości Projekt wymusza wskazywanie nazw miast powiatowych, nawet jeśli bliższa miejscowość jest bardziej użyteczna jako punkt orientacyjny (np. S7 – Słomniki zamiast Miechowa). Postulat: Dopuszczać wskazywanie najbliższej użytecznej miejscowości – nawet jeśli nie jest klasyfikowana jako powiatowa.	Uwaga niezasadna Przekazane propozycje dotyczą wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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),
Osoba prywatna 8	nd.	Dzień dobry, uważam że projekt zmian można poprawić. W tym filmie przedstawiono uwagi, z którymi się zgadzam: https://www.youtube.com/watch?v=svF5ozoNhEo Przede wszystkim, wypadałoby, aby nowe oznakowanie obowiązywało również na jezdniach zbiorczych dróg klas A i S oraz aby ilość strzałek się zgadzała z ilością pasów.	Uwaga niezasadna Przekazane propozycje dotyczą wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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),

Osoba prywatna 9	nd.	1. Znaki na drogach ekspresowych powinny mieć niebieskie tło, tak samo jak na autostradach, ponieważ autostrady i drogi ekspresowe mają te same ograniczenia w poruszaniu się niektórych pojazdów albo w zakazie zatrzymywania. Jest to bardzo ważne, jeżeli na przykład z powodu awarii samochodu chcemy jak najszybciej opuścić autostrady i drogi ekspresowe. 2. Należy dodać do rozporządzenia wzór znaku (np. pozioma strzałka w lewo lub w prawo), który można by umieścić pod znakiem np. ograniczenia prędkości, umieszczonym pomiędzy główną jezdnią a jezdnią zbiorczą węzła. Teraz często nie wiadomo, czy znak dotyczy naszej jezdni, czy sąsiedniej jezdni. Przykład: węzeł Opacz na S2 w Warszawie. Jadąc prawym pasem jezdni głównej, widzimy po prawej ograniczenie do 90, ale nie jest jasne że ten nas nie obowiązuje, tylko dotyczy zbiorczej jezdni. Oczywiście jeżeli na innych pasach nie ma pojazdów, to wtedy możemy stwierdzić, że to ograniczenie nas nie obowiązuje, ponieważ nie ma go przy skrajnie lewym pasie. Ale przecież właśnie dlatego umieszczamy znaki po obu stronach drogi, że często na innych pasach pojazdy zasłaniają widoczność. I tutaj jeżeli na lewych pasach są pojazdy, a widzimy tylko znak po prawej, to nie da się zgadnąć, czy ten znak dotyczy nas czy nie.	Uwaga niezasadna Przekazane propozycje dotyczą wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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),
Osoba prywatna 10	nd.	Szanowni Państwo, Oprócz uwag, które zgodziłem do "rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych", do ogólnego rozporządzenia chciałbym zgłosić następującą uwagę. Z uwagi na bardzo lokalną specyfikę takich kwestii, jak dobór miejscowości na znakach, bardzo często znaki które są stawiane na nowych inwestycjach wprowadzają kierowców w błąd nie intuicyjnym wyborem miast, jakie są na znakach, co w efekcie może skutkować zmniejszonym bezpieczeństwem. Dlatego w przepisach powinno być powiedziane, że projekty oznakowania na nowych inwestycjach powinny być poddawane konsultacjom publicznym przez internet, tak jak konsultacjom jest poddawany na przykład przebieg projektowanej drogi, tak aby lokalna społeczność mogła zgłosić uwagi jeśli są nieprecyzyjne lub mylące znaki. Podczas konsultacji społecznych, jakie odbywają się w gminach, niestety bardzo często odpowiedzią inwestora jest, że oznakowanie jeszcze nie zostało opracowane i będzie opracowywane w przyszłym terminie. Dlatego oddzielne konsultacje online byłyby zasadne, bo obecnie na konsultacjach nie da się zgłosić żadnych uwag do oznakowania, ponieważ jeszcze ono na tym etapie nie istnieje.	Uwaga niezasadna Przekazane propozycje dotyczą wprowadzenia zmian do rozporządzenia 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),
Osoba prywatna 11	§ 1. ust. 1 lit. g (pkt. 7.2.24.)	Proponuję zmianę koloru tła znaku F-24 z żółtego na żółto-zielony. Proponowana zmiana ma na celu dostosowanie koloru tego znaku do jego opisu zamieszczonego w projekcie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, tj.: „tło tablicy znaku F-24 wykonuje się z folii przymatycznej odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej”.	Uwaga uwzględniona
	§ 1. pkt 10 lit. b tiret drugie rozp. zmieniającego	Proponuję zmianę wielkości liter napisu „Zły kierunek” na zapis wielkimi literami oraz podzielenie tego napisu na dwa wiersze. Proponowane rozwiązanie poprawi czytelność znaku oraz ujednolici jego wygląd z analogicznym oznakowaniem stosowanym w wielu krajach europejskich, np. w Słowenii.	Uwaga nieuwzględniona
	Nowy wzór znaku A-15	Proponuję przywrócenie symbolu znaku A-15 „śliska jezdnia” według wzoru z rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 9 sierpnia 1983 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 50, poz. 224). Rozwiązanie to poprawi jednoznaczność znaku, a także ujednolici jego grafikę z obecnie występującą na tabliczce T-15 (wskazującą miejsce częstych wypadków spowodowanych śliską nawierzchnią jezdni ze względu na opady deszczu) oraz z analogicznymi znakami w stosowanych w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna
	§ 10 ust. 7 rozp. zmienianego	Proponuję dodanie zdania: „Znak A-25 z odwróconym symbolem stosuje się przed odcinkami, na które mogą staczać się ołdanki skalne (kamienie) z lewej strony jezdni.” Rozwiązanie to jest analogiczne do obecnego zapisu w § 12 ust. 1 odnośnie stosowania znaku A-31 „niebezpieczne pobocze”. Podobny zapis istnieje także w przepisach wielu krajów europejskich.	Uwaga niezasadna
	§ 12 rozp. zmienianego	Proponuję zmianę symbolu znajdującego się na znaku A-31 „niebezpieczne pobocze” poprzez przywrócenie symbolu ze wzoru ówczesnej tabliczki H-7 zawartym w rozporządzeniu	Uwaga niezasadna

		Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 9 sierpnia 1983 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. nr 50, poz. 224). Obecny wzór znaku A-31 może być nieprawidłowo kojarzony z podłużnym uskokiem nawierzchni (przed którym stosuje się umieszczoną pod znakiem A-30 „inne niebezpieczeństwo” tabliczkę T-12). Rozwiązanie to poprawi jednoznaczność znaku oraz ujednolici jego grafikę z analogicznymi znakami stosowanymi w większości krajów europejskich, np. w Słowacji.	
§ 13 ust. 1 rozp. zmieniającego		Proponuję odwrócenie symbolu (lustrzane odbicie) znaku A-33 „zator drogowy”. Rozwiązanie to ujednolici układ graficzny znaku z analogicznymi znakami stosowanymi w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 13 ust. 2 i 3 rozp. zmieniającego		Proponuję odwrócenie symbolu (lustrzane odbicie) znaku B-3a „zakaz wjazdu autobusów” oraz znaku B-4 „zakaz wjazdu motocykli”, a co za tym idzie dokonanie analogicznych zmian w punkcie 3.2.15. załącznika nr 1 rozporządzenia 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.) w przypadku znaku B-3/4 „zakaz wjazdu pojazdów silnikowych” (rys. 3.2.15.1) i B-3/4/10 „zakaz wjazdu pojazdów silnikowych i motorowerów” (rys. 3.2.15.5). W ten sposób wszystkie sylwetki pojazdów na znakach kategorii B będą skierowane w lewo lub na wprost, tak jak na znakach stosowanych w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 30 rozp. zmieniającego		Proponuję zmianę grafiki znaku B-41 „zakaz ruchu pieszych” polegającą na zmianie symbolu postaci ze „stojącej” na „idącą”. Rozwiązanie to ujednolici grafikę z analogicznymi znakami stosowanymi we wszystkich innych krajach europejskich, m.in. w Słowenii.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
Nowy znak		Proponuję wprowadzenie dwóch wariantów znaku „minimalny odstęp od poprzedzającego pojazdu w ruchu”: - dotyczącego wszystkich pojazdów silnikowych; - dotyczącego wyłącznie samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ciągników samochodowych, pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, ciągników rolniczych, pojazdów wolnobieżnych, oraz autobusów. Wynikający z nich zakaz byłby uchylany znakiem z przekreślonym symbolem barwy szarej odwoływanego zakazu oraz znakiem B-42 na końcu odcinka drogi objętego więcej niż jednym zakazem. Możliwość stosowania przedmiotowego znaku wynika z przepisów odrębnych, jednak jego wzór nie został do tej pory określony. Analogiczne oznakowanie występuje m.in. w Słowenii.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 40 rozp. zmieniającego		Proponuję usunięcie poziomej kreski występującej na znaku C-13/16 „droga dla rowerów i pieszych”. Rozwiązanie to ujednolici grafikę z analogicznymi znakami stosowanymi w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 51 ust. 1 rozp. zmieniającego		Proponuję odwrócenie symboli (lustrzane odbicie) znaków D-15 „przystanek autobusowy”, D-16 „przystanek trolejbusowy” i D-17 „przystanek tramwajowy”. W ten sposób sylwetki pojazdów na tych znakach będą skierowane w lewo, tak jak na znakach stosowanych w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 52 ust. 2 rozp. zmieniającego		proponuję zmianę znaczenia tabliczki T-30 stosowanej ze znakiem D-18 „parking”, poprzez dopuszczenie postoju w całości na jezdni pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 t. Zgodnie z obecnym brzmieniem ww. przepisu „umieszczona pod znakiem D-18 tabliczka T-30 wskazuje sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni oznaczonej na tabliczce barwą szarą oraz że miejsce jest przeznaczone dla pojazdów samochodowych o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t.”. Zastosowane sformułowanie wydaje się być nieuzasadnione, z uwagi na fakt, iż niektóre odmiany tabliczki T-30 (T-30f, T-30g, T-30i)	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji

		wskazują postój w całości na jezdni, czyli w miejscu, w którym na zasadach ogólnych dozwolony jest postój pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 2,5 t.	
§ 52 ust. 4 rozp. zmienianego		a) rozszerzenie znaczenia znaku D-18a „parking – miejsce zastrzeżone” o miejsce przeznaczone na postój pojazdów określonego wykorzystania, np. pojazdów zaopatrzenia, służb miejskich, itp. Konieczność rozszerzenia znaczenia znaku D-18a o miejsce przeznaczone na postój pojazdów określonego wykorzystania wynika z obecnie spotykanego sposobu wykorzystania tego znaku, które wykracza poza jego aktualne znaczenie, tj. oznaczenia miejsca przeznaczonego na postój pojazdu uprawnionej osoby. b) dopuszczenie oznakowania kilku miejsc przeznaczonych na postój pojazdów uprawnionych osób lub pojazdów określonego wykorzystania za pomocą jednego znaku D-18a poprzez umieszczenie na nim, obok symbolu koperty, napisu wskazującego liczbę miejsc postoju tego rodzaju, np. „2x”. Rezygnacja z konieczności indywidualnego stosowania znaków D-18a dla identycznych miejsc przeznaczonych na postój pojazdów uprawnionych osób lub pojazdów określonego wykorzystania położonych obok siebie jest uzasadniona względami ekonomicznymi oraz przyczyni się do ograniczenia nadmiarowej liczby oznakowania dróg. Proponowane rozwiązanie funkcjonuje obecnie w wielu miejscach Polski.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 52 ust. 6 rozp. zmienianego		proponuję dopuszczenie oznakowania stanowiska postojowego przeznaczonego dla pojazdu samochodowego osób, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), jeśli stanowi ono część miejsc postoju na parkingu oznaczonym znakiem D-18 „parking” lub D-18b „parking zadaszony”, wyłącznie za pomocą tabliczki T-29 umieszczonej naprzeciw tego stanowiska. Dopuszczone byłoby oznakowanie kilku stanowisk postojowych za pomocą jednej tabliczki T-29 z umieszczonym napisem wskazującym liczbę stanowisk postojowych tego rodzaju, np. „2x”. Rezygnacja z konieczności stosowania znaków D-18, D-18a lub D-18b umieszczanych wraz tabliczką T-29 w obrębie miejsc postoju na parkingu już oznaczonym znakiem D-18 lub D-18b jest uzasadniona względami ekonomicznymi oraz przyczyni się do ograniczenia nadmiarowej liczby oznakowania dróg. Proponowane rozwiązanie funkcjonuje obecnie w wielu miejscach Polski.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 54 ust. 1 pkt 2 rozp. zmienianego		Proponuję zmianę grafiki znaku D-21a „Policja” polegającej na umieszczeniu napisu „Policja” w kolorze czarnym na tle białego kwadratu w obwódce koloru niebieskiego. Rozwiązanie to ujednolici wygląd znaków kategorii D służących do oznaczania obiektów przydrożnych. Analogiczny wzór oznakowania występuje również w większości krajów europejskich, np. w Chorwacji.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 55 rozp. zmienianego		Proponuję odwrócenie symboli (lustrzane odbicie) znaków D-35 „przejście podziemne dla pieszych”, D-35a „schody ruchome w dół”, D-36 „przejście nadziemne dla pieszych” oraz D-36a „schody ruchome w górę”. Rozwiązanie to ujednolici układ graficzny z analogicznymi znakami stosowanymi w większości krajów europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
§ 23 ust. 2 pkt 1, 6 i 7 rozp. zmienianego		Proponuję odwrócenie symbolu (lustrzane odbicie) tabliczek T-23a (tabliczka wskazująca motocykle), T-23f (tabliczka wskazująca autobusy) i T-23g (tabliczka wskazująca trolejbusy). W ten sposób wszystkie sylwetki pojazdów na tabliczkach T-23a–g będą skierowane w lewo.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
rozdział 4 rozp. zmienianego		Proponuję wprowadzenie strzałek kierunkowych dla oznakowania kierunków ruchu na wlotach tzw. rond turbinowych. Zgodnie z zapisem w pkt 7.2.10. i 7.2.11. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach byłyby one umieszczane również na znaku pionowym F-10 „kierunki na pasach ruchu” oraz F-11 „kierunki na pasie ruchu”. Analogiczne oznakowanie funkcjonuje w wielu państwach europejskich, np. w Czarnogórze oraz jest już sporadycznie stosowane w Polsce.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji

	rozdział 4 rozp. zmieniającego	Proponuję wprowadzenie strzałek segregacji ruchu stosowanych przed dwoma skrzyżowaniami położonymi blisko siebie, jeżeli przemieszczanie się powinno nastąpić przed pierwszym skrzyżowaniem. Zgodnie z zapisem w pkt 7.2.10. i 7.2.11. rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach byłyby one umieszczane również na znaku pionowym F-10 „kierunki na pasach ruchu” oraz F-11 „kierunki na pasie ruchu”. Przedmiotowe oznakowanie jest przewidziane w Protokole dodatkowym w sprawie oznaczeń drogi do Porozumienia europejskiego uzupełniającego Konwencję o znakach i sygnałach drogowych sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., sporządzonym w Genewie dnia 1 marca 1973 r. (Dz. U. z 1988 r. nr 5, poz. 48 — rysunek A-41) oraz jest stosowane w wielu państwach europejskich.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
Osoba prywatna 12 i 13	Nowy znak	W systemie oznakowania brakuje rozwiązań zapobiegających zastawianiu dróg pożarowych na osiedlach. Organy nadzoru budowlanego oraz Państwowej Straży Pożarnej raportują, że nie mają skutecznych narzędzi prawnych do eliminowania dzikich parkingów na drogach pożarowych. W systemie oznakowania również są mało skuteczne rozwiązania, które nie pozwalają eliminować zagrożeń przeciwpożarowego mającego związek z blokowaniem dróg pożarowych. Proponuje się wprowadzenie nowego znaku wskazującego drogę pożarową.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
Osoba prywatna 14	§ 1 przed pkt 1	Brzmienie tego ustępu powoduje, że jest on interpretowany, że rzeczywiście znak np. B 35 czy B 36 obowiązuje do końca strefy, ale jedynie po stronie ustawienia znaków, ponieważ nigdzie indziej nie wskazano, że powyższe znaki mogą obowiązywać po obu stronach drogi. Należy w końcu zmienić brzmienie, aby interpretacja była jednolita. Proponowane brzmienie: 0) w § 15 w ust. 4a dodaje ust. 4b w brzmieniu: „4b. Znak B 35 lub B 36 umieszczony w sposób, o którym mowa w ust. 3–4a, oznacza, że zakaz obowiązuje po obu stronach drogi.”;	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
	§ 1 przed pkt 1	Zmienić brzmienie § 29 ust. 2 pkt 2, bo jest on niezgodny źle skonstruowany — wg tego przepisu parkowanie jest za B 39 jest możliwe na miejscu wyznaczonym przez znaki pionowe, ale już przez poziome nie. Poza tym przepis uniemożliwia używanie B 39 w strefach płatnego parkowania. A już na pełnym marginesie — ten punkt mówi o zatrzymaniu, a sam znak B 39 mówi o postoju, co jest za sobą sprzeczne. Proponowane brzmienie: 0a) w § 29 w ust. 2: a) w pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) pojazdu komunikacji publicznej podczas postoju na wyznaczonym dla niego miejscu,”, b) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) postoju pojazdu w miejscu wyznaczonym znakami,”;	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
	§ 1 przed pkt 1	Znak D 18 jest źle opisany, ponieważ zgodnie z ustawą znaki są wyżej w hierarchii niż przepisy ogólne. Obecnie, gdy użyje się znaku D 18 to nie obowiązują przepisy o konieczności pozostawienia min. 1,5 m chodnika, nawet wtedy, gdy zarządca drogi chciał wyznaczyć jedynie miejsce w zatoce, to definicja znaku umożliwia parkującemu zajęcie całej drogi dla pieszych. Nieracjonalne jest także przeznaczenie miejsc wyznaczonych na jezdni lub w zatoce za pomocą tabliczek T 30 jedynie dla pojazdów do 2,5 t — taki zapis powinien występować jedynie dla stanowisk wyznaczonych chociaż częściowo na drodze dla pieszych. Proponowane brzmienie: 0b) w § 52: a) w ust. 1 po słowie „miejsce” dodaje się wyrazy „wyznaczone konstrukcyjnie lub znakami”, b) w ust. 2 kropkę zastępuje się przecinkiem i dodaje się wyrazy „jeśli zostało wyznaczone chociaż częściowo na drodze dla pieszych.”;	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji

		Ob) w § 53 w ust. 1 po słowie „miejsce” dodaje się wyrazy „wyznaczone konstrukcyjnie lub znakami”;	
	§ 1 po pkt 1	Zmienić definicję znaku D 44, aby parkowanie było możliwe jedynie w miejscach do tego wyznaczonych. Proponowane brzmienie: 1a) w § 58 w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „Znak D-44 „strefa płatnego parkowania” oznacza wjazd do strefy, w której za postój pojazdu samochodowego jest pobierana opłata, a postój poza miejscami znakami wyznaczonymi jest zabroniony.”;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego wykorzystania podczas planowanych w Ministerstwie Infrastruktury prac legislacyjnych, mających na celu opracowanie projektu nowych przepisów wykonawczych, które zastąpią dotychczas obowiązujące, wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 poz. 1251)
	§ 1 po pkt 9	Dla wielu osób zapis, że znak oddziela zatokę postojową nie jest tożsamy z wyznaczeniem w niej miejsca do postoju. Proponowane brzmienie: 9a) w § 90 ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Znak P 19 „linia wyznaczająca pas postojowy” wyznacza pas przeznaczony na postój pojazdów wzdłuż krawędzi jezdni lub w zatoce postojowej.”;	Uwaga nieuwzględniona Uwaga zostanie poddana analizie pod kątem ewentualnego wykorzystania podczas planowanych w Ministerstwie Infrastruktury prac legislacyjnych, mających na celu opracowanie projektu nowych przepisów wykonawczych, które zastąpią dotychczas obowiązujące, wydane na podstawie art. 7 ust. 2 i 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2024 poz. 1251)
	§ 1 pkt 10 po lit. b	Obecnie występuje niezgodność rozporządzeń pod kątem wyglądu znaku P 18, ponieważ możliwe jest stosowanie znaku na drodze dla pieszych bez tych linii prostopadłych na końcu. Spotkałem się ze strażnikiem miejskim, twierdzącym, że to nie jest znak P 18 bez tych prostopadłych kresek, ponieważ, to właśnie to rozporządzenie określa definicje znaków, a drugie jedynie sposób ich umieszczenia. Dodać rys. P 18 stosowany na drogach dla pieszych, a nie jedynie na parkingach. Proponowane brzmienie: W ostatnim tiret lit. b kropkę zamienić na przecinek. c) w zestawieniu wzorów graficznych znaków, w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” dla rys. P 18 dodać drugi rysunek.	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
Polski Związek Szkoleniowy	§ 86 ust. 4	Odpowiadając na pismo nr DDP-7.0210.4.2024 z dnia 11 czerwca 2025 r. przekazujące w ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji zmieniającego rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych. przedstawiam następujące uwagi. W projekcie w zmianie 9 została zaproponowana zmiana brzmienia przepisu definiującego znak P-3. Zaproponowane rozwiązanie to: „4. Znak P-3 „linia jednostronnie przekraczalna” oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię od strony linii ciągłej i najeżdżania na nią, z wyjątkiem powrotu po wyprzedzaniu na położony przy linii przerywanej pas ruchu zajmowany przed wyprzedzaniem na drodze dwukierunkowej.”; W naszej ocenie użycie pojęcia „na drodze dwukierunkowej” nie zmieni obecnych zasad stosowania niniejszego przepisu. Wydaje się, że powinno tu być zastosowane pojęcie „na jezdni dwukierunkowej”. Jak wiadomo droga składa się z jednej lub większej ilości jezdni i tak np. w przypadku autostrady mamy drogę dwukierunkową składającą się z dwóch jezdni jednokierunkowych. Podobnie w przypadku szerszych dróg w miastach. Zatem w przypadku jak na zdjęciu poniżej po zaproponowanej przez MI zmianie nadal będzie możliwe wyprzedzenie furgonetki i powrót przez linię ciągłą na dotychczasowy pas ruchu. Jeżeli jednak użyjemy pojęcia „jezdni jednokierunkowej” to osiągniemy zakładany efekt, gdzie nie będzie dopuszczone powrót na dotychczasowy pas ruchu.	Uwaga uwzględniona Nowe brzmienie: „4. Znak P-3 „linia jednostronnie przekraczalna” oznacza zakaz przejeżdżania przez tę linię od strony linii ciągłej i najeżdżania na nią, z wyjątkiem powrotu po wyprzedzaniu na położony przy linii przerywanej pas ruchu zajmowany przed wyprzedzaniem na jezdni dwukierunkowej.”;
Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich	§1 pkt 6 rozp. zmieniającego	w wersji 2 jest literówka: w treści przepisu powinien być paragraf 67a, a nie 67 (jest „§ 67. Znaki określone w...”, a powinno być „§ 67a. Znaki określone w...”)	Uwaga uwzględniona
	§1 pkt 7 rozp. zmieniającego	dot. §77a rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych rozważyć zasadność wprowadzania oznakowania pionowego środkowych pasów wielofunkcyjnych - przy oznakowywaniu dróg należy dążyć do ograniczania ilości znaków na drodze do niezbędnego minimum, konieczność ustawiania dodatkowych znaków do oznakowania środkowych pasów	Uwaga nieuwzględniona Znak F-23 „środkowy pas wielofunkcyjny” informuje o rozpoczęciu odcinka drogi, na którym następuje zmian przekroju drogi, o czym kierujący pojazdem powinien być poinformowany. Słupki U-5 i znaków C-9 stosowane są w celu np. oznaczenia

		wielofunkcyjnych będzie prowadzić do obniżenia dostrzegalności oznakowania przez kierujących (ograniczone zdolności percepcji) - na co m. in. wskazywała Najwyższa Izba Kontroli w wynikach z kontroli przeprowadzonej w latach 2022-2024 dot. oznakowania dróg publicznych i zarządzania ruchem na drogach. Ponadto, na ulicach cechujących się pewnymi ograniczeniami geometrii, głównie z uwagi na liczne zjazdy, może występować problem z ustawieniem nowego oznakowania we właściwych i odległościach od innych znaków zgodnych z przepisami. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, że środkowe pasy wielofunkcyjne stosowane są od wielu lat bez oznakowywania ich dedykowanym do tego celu oznakowaniem i nie stwierdzono by sposób korzystania z nich budził jakieś wątpliwości kierujących, a tym bardziej stwarzał problem czy tworzył sytuacje zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego. Wobec powyższego sugeruje się ograniczenie oznakowywania środkowych pasów wielofunkcyjnych do wydzielania ich z linią P-1e i stosowaniu wyniesionych wysp, na których umieszcza się słupek przeszkodowy U-5 ze znakiem C-9.	przeszkód na jezdni, takich jak azyle dla pieszych, wysepki wyodrębnione krawężnikami, dlatego należy zakładać, że nie będą one w sposób wystarczający informowały kierowców o występowaniu pasa wielofunkcyjnego.
Wojewoda Śląski	Nowy znak	Wprowadzenie nowego znaku określającego minimalną odległość pomiędzy pojazdami (znak C-10.0 w Konwencji o znakach i sygnałach drogowych)	Uwaga niezasadna Propozycja wykracza poza zakres nowelizacji
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei	nd.	brak uwag	
Wojewoda Lubuski	nd.	brak uwag	
Wojewoda Świętokrzyski	nd.	brak uwag	
Wojewoda Podkarpacki	nd.	brak uwag	
Wojewoda Wielkopolski	nd.	brak uwag	
IBDiM	nd.	brak uwag	
FZPOZ Porozumienie Zielonogórskie	nd.	brak uwag	