



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-7.054.6.2024  
Warszawa, 13 grudnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 6491 Poseł na Sejm RP Pani Pauliny Matysiak w sprawie zasadności umieszczania nietypowych znaków drogowych w rejonach placówek edukacyjnych, przedstawiam następujące informacje.

Szczegółowe warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu, a zwłaszcza działania w zakresie sporządzania, opiniowania, zatwierdzania projektów organizacji ruchu i wprowadzania organizacji ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, określone zostały w rozporządzeniu 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).

Podstawą do wprowadzenia organizacji ruchu na nowo wybudowanej drodze lub jej zmiany na drodze istniejącej, zgodnie z § 4 ust. 1 tego rozporządzenia, jest zatwierdzenie organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem albo podmiot zarządzający drogą wewnętrzną.

Decyzję o zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązaniach podejmuje właściwy organ lub podmiot zarządzający ruchem, który, na podstawie przepisów § 6 ust. 1 ww. rozporządzenia, zatwierdza organizację ruchu, akceptując tym samym rodzaj zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań.

Organy i podmioty zarządzające ruchem określa art. 10 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

Projekt organizacji ruchu zawiera m.in. informacje o zastosowanych znakach drogowych i ich lokalizacji. Wzory stosowanych w Polsce znaków drogowych oraz sposób ich umieszczania na drogach regulują przepisy:

- rozporządzenia 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.),
- 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.).

Wzory znaków stanowią zamknięty katalog. Rozporządzenie w sprawie znaków i sygnałów drogowych dopuszcza (w § 1 ust. 4) możliwość stosowania znaków z napisami wskazującymi sposób korzystania z drogi, jeżeli nie może on być wyrażony znakami określonymi w załącznikach do tego rozporządzenia.

Z uwagi na brak możliwości stosowania na drogach publicznych oznakowania nieujętego w ww. przepisach, Ministerstwo Infrastruktury nie prowadzi analiz dotyczących skuteczności indywidualnych rozwiązań stosowanych w organizacjach ruchu, w tym w rejonach szkół. Należy jednak wskazać, że na bieżąco dokonywana jest ocena istniejących rozwiązań prawnych w ww. obszarze. Również opinie i sugestie zgłaszane przez zainteresowane podmioty i instytucje są pod uwagę przy pracach analitycznych mających na celu zmianę istniejących lub wprowadzanie nowych rozwiązań.

Dodatkowo jednym z zadań Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, działającej przy ministrze właściwym do spraw transportu jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest inicjowanie badań naukowych w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z art. 140c ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Odnośnie do tworzenia szykan drogowych, informacja o poprzecznych przegrodach na jezdni, m.in. w strefach ruchu uspokojonego, tzw. szykanach, przedstawiona jest w pkt 8.1 załącznika nr 4 do ww. rozporządzenia (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.) jako jeden ze sposobów wymuszających zmniejszenie prędkości pojazdu w przypadku zastosowania progów zwalniających. W punkcie tym wskazano, że przegrodami zmuszającymi do zmiany kierunku lub toru ruchu m.in. w strefach ruchu uspokojonego mogą być, np. poprzeczne wysepki oraz kwietniki. Natomiast konkretne rozwiązania z zastosowaniem tzw. szykan powinny zostać zatwierdzone przez właściwy organ lub podmiot zarządzający ruchem w ramach zatwierdzenia organizacji ruchu, o czym mowa powyżej.

W odniesieniu do elementów organizacji ruchu w miejscach szczególnie uczęszczanych przez dzieci istotne jest, aby dobierano je w zależności od rodzaju problemu, który wymaga wzmocnienia informacji dla pieszych lub kierowców. Zgodność zastosowanych w organizacji ruchu rozwiązań z obowiązującymi przepisami zapewnia ich czytelność i rozpoznawalność dla wszystkich uczestników ruchu, w tym dzieci.

W celu ostrzeżenia o miejscu na drodze szczególnie uczęszczanym przez dzieci w wieku od 7 do 15 lat lub o bliskości takiego miejsca stosuje się znak A-17 „dzieci” (zgodnie z pkt 2.2.19 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach). Znak umieszcza się zwłaszcza w pobliżu szkół podstawowych, placówek prowadzących zajęcia z dziećmi, terenów zabaw i innych. O konieczności stosowania znaku A-17 decydują przypadki częstego pojawiania się dzieci na drodze, a nie odległość drogi od obiektu, do którego uczęszczają dzieci.

Dodatkowo, w celu oznaczenia przejść dla pieszych szczególnie uczęszczanych przez dzieci pod znakiem D-6 lub D-6b umieszcza się tabliczkę T-27 (zgodnie z pkt 5.2.6.3. załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach). Tabliczki te można stosować w celu dodatkowego

poinformowania i ostrzeżenia kierujących pojazdami o tym, że z przejścia w znacznym stopniu korzystają dzieci. Znaki D-6 lub D-6b z tabliczkami T-27 umieszcza się przy przejściach w bezpośrednim sąsiedztwie wyjść z obiektów, do których uczęszczają dzieci w wieku od 7 do 15 lat. Tabliczka T-27 nie może występować samodzielnie bez znaku D-6 lub D-6b. Dopuszcza się wykonanie lica tabliczki T-27 z folii odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej lub pomarańczowej. W miejscach szczególnie niebezpiecznych dopuszcza się wykonanie lica tabliczki T-27 wraz z licem znaku D-6 lub D-6b na tle folii odblaskowo-fluorescencyjnej żółto-zielonej (lub pomarańczowej – w czasowej organizacji ruchu).

Istotne jest, że ustalenie przejść podlegających oznakowaniu tabliczką powinno być poprzedzone szczegółową analizą warunków lokalnych, a liczba tego typu przejść powinna być ograniczona, tak aby nie uległy one deprecjacji.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na przewidziane do dobrowolnego stosowania, rekomendowane przez Ministra Infrastruktury „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 1: Planowanie tras dla pieszych” (WR-D-41-1) oraz „Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych” (WR-D-41-3), w których występują pojęcia „trasa dla pieszych szkolna”, „przejście dla pieszych szkolne” i „przejście na trasie szkolnej”. Są to rozwiązania stosowane na drogach dla pieszych.

Zgodnie z WR-D-41-1, trasa dla pieszych szkolna to podkategoria trasy wielofunkcyjnej lub transportowej o znacznym lub dominującym udziale dzieci w wieku szkolnym w potoku pieszych w drodze do szkoły lub placówki oświatowej.

W WR-D-41-3 jako przejście dla pieszych szkolne określa się przejście zlokalizowane bezpośrednio przy terenie szkoły, gdzie natężenie ruchu dzieci jest wysokie. Natomiast przejście na trasie szkolnej oznacza przejście zlokalizowane na trasie dojścia dzieci do szkoły, gdzie natężenie ruchu dzieci jest wysokie.

Wymienione przejścia zaliczane są w WR-D-41-3 do przejść dla pieszych o podwyższonym standardzie, które mogą wymagać dodatkowego wyposażenia z uwagi na potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa szczególnie uczestnikom ruchu drogowego lub w szczególnych warunkach.

Zgodnie z wytycznymi przejście szkolne wyznacza się w przypadku, gdy trasa szkolna przecina drogę w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia na teren szkoły:

- a) przejście szkolne powinno znajdować się w obszarze ruchu uspokojonego ( $V_{dop} \leq 30$  km/h) lub przynajmniej mieć lokalnie, skutecznie ograniczoną prędkość do maksymalnie 30 km/h, np. poprzez zastosowanie wyniesionego przejścia dla pieszych lub progów zwalniających,
- b) długość przejścia szkolnego (pomiędzy bezpiecznymi strefami oczekiwania) powinna być możliwe najkrótsza, jednak nie dłuższa niż 6,00 m, a jej skrócenie należy realizować w szczególności poprzez zastosowanie przejść z zawężeniem pasa ruchu lub przejść z wyspą azylu,
- c) jeżeli  $V_{dop} > 30$  km/h, stosuje się przejście z sygnalizacją świetlną, w tym przypadku do projektowania programów sygnalizacji przyjmuje się prędkość poruszania się dzieci  $V_p = 1,00$  m/s,

- d) oprócz standardowego oznakowania pionowego (znak D-6 „przejście dla pieszych”, A-17 „dzieci”), przejście szkolne oznacza się dodatkowo tabliczką T-27 (tabliczka wskazująca, że przejście dla pieszych jest szczególnie uczęszczane przez dzieci),
- e) oprócz standardowego oznakowania poziomego (znak P-10 „przejście dla pieszych”, P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”) można zastosować dodatkowe oznakowanie wyznaczające obszar zakazu wyprzedzania i zakazu postoju,
- f) nawierzchnia jezdni na przejściu szkolnym może być wykonana w kolorze czerwonym, należy jednak mieć na względzie konieczność częstego odnawiania nawierzchni ze względu na predyspozycję do szybkiej utraty szorstkości,
- g) obszar widoczności z pozycji kierowcy powinien być powiększony w stosunku do standardowego,
- h) należy w sposób fizyczny lub za pomocą oznakowania wykluczyć możliwość zatrzymywania lub postoju pojazdów na jezdni oraz na chodniku w odległości nie mniejszej niż 35,00 m przed przejściem i nie mniejszej niż 20,00 m za przejściem dla każdego kierunku ruchu pojazdów,
- i) w obszarze przejścia szkolnego zaleca się stosowanie urządzeń automatycznego nadzoru nad prędkością oraz urządzeń uspokojenia ruchu, działających w okresie funkcjonowania szkoły,
- j) przejście szkolne powinno być obligatoryjnie oświetlone, zaleca się oświetlenie dedykowane.

Natomiast przejście na trasie szkolnej wyznacza się, jeżeli trasa szkolna przecina jezdnie o dużym natężeniu ruchu:

- a) przejście na trasie szkolnej powinno znajdować się w obszarze ruchu uspokojonego ( $V_{dop} \leq 40$  km/h), lub przynajmniej mieć lokalnie, skutecznie ograniczoną prędkość do maksymalnie 40 km/h, np. poprzez zastosowanie wyniesionego przejścia dla pieszych lub progów zwalniających,
- b) długość przejścia na trasie szkolnej (pomiędzy bezpiecznymi strefami oczekiwania) powinna być możliwie najkrótsza, jednak nie dłuższa niż 7,00 m, a jej skrócenie należy realizować w szczególności poprzez zastosowanie przejść z zawężeniem pasa ruchu lub przejść z wyspą azylu,
- c) jeżeli  $V_{dop} > 40$  km/h, stosuje się przejście z sygnalizacją świetlną, w tym przypadku do projektowania programów sygnalizacji przyjmuje się prędkość poruszania się dzieci  $V_p = 1,00$  m/s,
- d) oprócz standardowego oznakowania pionowego (znak D-6, A-17), przejście na trasie szkolnej oznacza się dodatkowo tabliczką T-27,
- e) przejście na trasie szkolnej powinno być obligatoryjnie oświetlone, zaleca się oświetlenia dedykowane.

Odnosnie do „znaków drogowych” zaprojektowanych przez dzieci i ustawionych w rejonie szkoły podstawowej, informuję, że zgodnie z art. 10 ust. 10b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, ruch na drodze odbywa się na podstawie zatwierdzonej organizacji ruchu, przez którą rozumie się m.in. sposób umieszczania znaków pionowych. Jak wskazano powyżej, znaki drogowe powinny być ustawione zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu, dlatego trudno odnieść się szczegółowo do poruszonej kwestii.

Należy jednak podkreślić, że edukacja komunikacyjna od najmłodszych lat może przyczynić się do większej świadomości zagrożeń na drodze i znajomości przepisów ruchu drogowego, a w konsekwencji do ograniczenia zdarzeń drogowych w rejonie szkół.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Maciej Lasek**

Sekretarz Stanu