



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-4.054.4.2025

Warszawa, 06 listopada 2025 r.

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 12750 Pani Małgorzaty Pępek, Posłanki na Sejm RP, z dnia 10 października 2025 r., w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących lokalizacji przejść dla pieszych, przedstawiam następujące stanowisko.

Przepisy techniczno-budowlane w zakresie dróg publicznych są określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. poz. 1518), dalej „PTB”.

Zgodnie z § 36 ust. 1 PTB przed przejściem dla pieszych lub urządzeniami alternatywnymi projektuje się strefę oczekiwania mającą szerokość równą szerokości przejścia i długość nie mniejszą niż 2,50 m. W trudnych warunkach dopuszcza się zmniejszenie jej długości do 2,00 m. Dopuszcza się rozwiązanie, w którym strefa oczekiwania stanowi część drogi dla pieszych lub drogi dla pieszych i rowerów.

Celem stosowania strefy oczekiwania jest zapewnienie bezpiecznego miejsca w którym piesi oczekują na możliwość przekroczenia jezdni. W przypadkach odcinków dróg o wysokim natężeniu ruchu pieszych strefa oczekiwania pełni również funkcję miejsca akumulacji pieszych przed przejściem. Jest to rozwiązanie zapewniające odpowiedni poziom bezpieczeństwa pieszym, pozwalający na uniknięcie sytuacji, w których piesi oczekują na możliwość przejścia stojąc np. na jezdni.

Dodatkowo, zgodnie z § 36 ust. 2 PTB przejście dla pieszych lub przejście sugerowane wyposaża się na całej szerokości w rampy krawężnikowe i system fakturowych oznaczeń nawierzchni. Wykonanie przejścia dla pieszych w miejscach gdzie nie występuje droga dla pieszych lub droga dla pieszych i rowerów nie pozwala na spełnienie ww. wymagań. Elementy te są niezbędne dla bezpiecznego poruszania się osób ze szczególnymi potrzebami.

Ponadto, zgodnie z § 36 ust. 3 PTB przejście dla pieszych lub przejście sugerowane projektuje się w taki sposób, aby na powierzchni przejścia i strefy oczekiwania nie występowały uskoki. Dopuszcza się uskok pomiędzy powierzchnią przejścia

a krawężnikiem, o wysokości dostosowanej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami wzroku, przy zachowaniu dostępności dla pozostałych osób ze szczególnymi potrzebami.

W odniesieniu do oświetlenia, zgodnie z § 37 PTB droga dla pieszych w tunelu lub w innych miejscach istotnych ze względu na bezpieczeństwo ruchu, przejście dla pieszych oraz urządzenia alternatywne powinny być oświetlone. Stosowanie odpowiedniego oświetlenia przejścia dla pieszych ma na celu zapewnienie odpowiedniej dostrzegalności pieszych po zmroku co znacząco wpływa na poziom bezpieczeństwa na przejściu.

Podsumowując, obecne wymagania w zakresie warunków sytuowania, które muszą spełniać przejścia dla pieszych są niezbędne dla zapewnienia odpowiednich poziomów bezpieczeństwa i komfortu poruszania się pieszych, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.

Samo wyznaczenie przejścia dla pieszych w miejscach gdzie występuje „faktyczny” ruch pieszych, bez zapewnienia odpowiedniego wyposażenia technicznego, nie jest rozwiązaniem, które przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa pieszych, a wręcz przeciwnie, może doprowadzić do złudnego poczucia bezpieczeństwa i mniej ostrożnego pokonywania jezdni przez pieszych.

W odniesieniu do stosowania nowoczesnych, alternatywnych rozwiązań w zakresie np. oświetlania przejść dla pieszych informuję, że obecne brzmienie przepisów nie blokuje w żaden sposób ich stosowania. Przepisy nie wskazują na konkretne rozwiązania w tym zakresie, a jedynie stawiają wymóg mający na celu zapewnienie podstawowego poziomu bezpieczeństwa.

Dodatkowo należy wskazać, że zasady wyznaczania przejść dla pieszych nie wynikają jedynie z przepisów techniczno-budowlanych.

Zasady lokalizowania przejść dla pieszych ujęte są w pkt 5.2.6.2. załącznika nr 1 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.).

Zgodnie z powyższym, wyboru miejsca w celu wyznaczenia przejścia dla pieszych należy dokonać po przeprowadzeniu analizy warunków drogowych i ruchowych oraz możliwości zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu, uwzględniając w szczególności:

- źródła i cele ruchu pieszych,
- kierunki ruchu pieszych,
- rozkład ruchu pieszych w ciągu doby,
- natężenie ruchu pieszych,
- natężenie ruchu kołowego na drodze, przez którą wyznaczone ma być przejście,
- geometrię drogi.

Potrzebę wyznaczenia przejścia oraz jego lokalizację należy z tego względu szczegółowo przeanalizować i dokonać wyboru, stosując poniższe zasady:

- a) poza obszarami zabudowanymi przejścia można wyznaczać na obciążonych ruchem pieszym skrzyżowaniach oraz w rejonach przystanków autobusowych, szkół, zakładów pracy itp.,
- b) w obszarach zabudowanych wyznaczenie przejść przez drogi dwujezdniowe lub wyodrębnione z jezdni torowiska tramwajowe w rejonach podanych w lit. a jest niezbędne,
- c) przejścia powinny koncentrować możliwie największą liczbę pieszych przekraczających drogę, przy czym lokalizacja tych przejść powinna uwzględniać najkrótszą drogę między źródłem a celem ruchu pieszych,
- d) przejścia należy lokalizować przede wszystkim przy skrzyżowaniach dróg,
- e) odległości między przejściami poza obszarem zabudowanym nie powinny być mniejsze niż 500 m, a w obszarze zabudowanym:
 - 100 m na drogach jednojezdniowych,
 - 200 m na drogach dwujezdniowych,
- f) przejścia między skrzyżowaniami należy lokalizować w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszych i kierujących pojazdami; nie należy wyznaczać przejść za wzniesieniami, na łukach poziomych i za tymi łukami, w miejscach zasłoniętych przez budynki, zieleń lub inne obiekty znajdujące się przy drodze,
- g) przejścia w miastach należy wyznaczać w zasadzie tylko przez ulice układu podstawowego uznane za trasy z pierwszeństwem; przez pozostałe ulice dopuszcza się wyznaczanie przejść w rejonach szkół i innych obiektów, do których uczęszczają dzieci, lub zakładów przemysłowych, gdzie występuje duża koncentracja ruchu pieszych,
- h) wyznaczając przejścia w rejonie przystanków komunikacji zbiorowej, należy, jeżeli to tylko możliwe, uwzględnić następującą jego lokalizację w stosunku do znaku oznaczającego przystanek:
 - przed znakiem D-15 lub D-16,
 - za znakiem D-17,
- i) lokalizując przejścia na skrzyżowaniach, należy wyznaczać je na wszystkich jezdniach, w poprzek których dopuszczone zostało przekroczenie jezdni; w sytuacjach wynikających z warunków ruchu można wyznaczyć przejścia nie na wszystkich wlotach.

Na przejściach wyznaczonych na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych należy w miarę możliwości wydzielić w okolicy osi jezdni miejsce dające pieszemu możliwość zatrzymania się, tzw. azyl.

Jak wynika z powyższych przepisów, lokalizowanie przejść dla pieszych powinno być poprzedzane odpowiednimi analizami oraz stanowić miejsca, które zapewniają

odpowiednią widoczność. Przejścia dla pieszych powinny być również wyposażane tak, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo uczestników ruchu.

W ocenie Ministerstwa Infrastruktury brak jest uzasadnienia do łagodzenia powyższych zapisów, gdyż ewentualna lokalizacja przejścia dla pieszych w miejscu niebezpiecznym (np. łuki poziome, pionowe) bez zapewnienia odpowiedniej widoczności, a także rozwiązań eliminujących prędkość pojazdów, mogłaby powodować złudne poczucie bezpieczeństwa pieszych przechodzących przez to przejście, traktujących jako pewnik zasadę pierwszeństwa pieszego przed nadjeżdżającym pojazdem.

Reasumując, Ministerstwo Infrastruktury nie planuje zmian w obowiązujących przepisach w poruszonym zakresie. W ocenie ministerstwa obecne przepisy stanowią minimalne, niezbędne wymagania w zakresie sytuowania przejść dla pieszych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu