



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 17 września 2019 r.

Znak sprawy: DTD-2.054.44.2019

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w nawiązaniu do interpelacji nr 33002 posła Macieja Masłowskiego i grupy posłów, w sprawie wprowadzenia tzw. yellow boxów w obrębie skrzyżowań, przedstawiam następującą informację.

Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), a także rozporządzeń w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, nie dają podstaw do stosowania oznakowania poziomego zbliżonego do tzw. yellow box.

W styczniu 2019 r., ze względu na prowadzoną analizę zasadności wdrożenia rozwiązań mających na celu przeciwdziałanie niepożądanym zachowaniom kierowców, którzy pomimo zakazu wjazdu na skrzyżowanie, kiedy nie ma możliwości kontynuowania jazdy nie stosują się do obowiązujących przepisów, Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do siedmiu prezydentów miast na prawach powiatu o wyrażenie stanowiska w tej sprawie i wszyscy prezydenci miast (w tym Zastępca Prezydenta Miasta Szczecina) przekazali odpowiedzi do resortu infrastruktury.

Departament Transportu Drogowego wskazuje, że w otrzymanym stanowisku Zastępcy Prezydenta Miasta Szczecina nie informował on o żadnych planowanych działaniach w zakresie umieszczenia przedmiotowego oznakowania w organizacji ruchu na drogach położonych w granicach administracyjnych miasta Szczecina.

Ponadto należy podkreślić, że w treści korespondencji o wyrażenie stanowiska, Ministerstwo Infrastruktury nie sugerowało wprowadzenia rozwiązań typu „yellow box” w oznakowaniu skrzyżowań.

Z uwagi na fakt, że resort infrastruktury nie zlecał wprowadzania przedmiotowego oznakowania na krzyżowaniach w Szczecinie, nie otrzymuje i nie posiada informacji pozwalających na ocenę funkcjonowania wymienionego wyżej rozwiązania.

Jednocześnie pragnę wskazać, że przeprowadzona przez resort analiza wykazała, że dla uzyskania skuteczności rozwiązania w postaci oznakowania poziomego podobnego do tzw. „yellow box”, niezbędne jest zapewnienie właściwego systemu nadzoru w celu sankcjonowania przypadków niestosowania się przez kierujących pojazdami do tego oznakowania, co byłoby technicznie trudne do zrealizowania i wiązałoby się z wysokimi kosztami.

Należy wskazać, że wjazd na skrzyżowanie w sytuacji, w której nie jest możliwe jego opuszczenie, jest uznawany przez polskie prawodawstwo za zachowanie zabronione i jest przewidziana sankcja karna za takie wykroczenie, niemniej zjawisko takie powszechnie występuje. W ocenie resortu, wprowadzenie dodatkowego oznakowania, bez skutecznego sankcjonowania naruszeń przepisów, nie wpłynie w istotny sposób na zmianę zachowań kierujących pojazdami.

niepodlega

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Ponadto, stosowanie przedmiotowego oznakowania tylko na niektórych skrzyżowaniach mogłoby skutkować odmiennym zachowaniem kierujących pojazdami na skrzyżowaniach tak oznakowanych i na skrzyżowaniach bez wskazanego wyżej dodatkowego oznakowania poziomego.

Wymaga podkreślenia, że *Konwencja o znakach i sygnałach drogowych, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* – której Polska jest stroną – nie przewiduje stosowania oznakowania poziomego podobnego do „yellow box”. Ponadto, Polska przystępując do tej Konwencji oświadczyła o przyjęciu stosowania barwy białej dla oznakowania poziomego dróg. W krajowym porządku prawnym barwa żółta została dopuszczona jedynie dla oznakowania poziomego w czasowej organizacji ruchu.

Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że oznakowanie w rodzaju „yellow box” może w istotny sposób utrudniać postrzeganie innych znaków poziomych w obszarze skrzyżowania (np. linii segregacyjnych oddzielających kierunki ruchu albo pasy ruchu, strzałek kierunkowych na pasach ruchu, a nawet znaków zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie powierzchni skrzyżowania z naniesionym oznakowaniem typu „yellow box”, m.in.: P-10 „przejście dla pieszych”, P-11 „przejazd dla rowerzystów” P-13 „linia warunkowego zatrzymania złożona z trójkątów”, P-14 „linia warunkowego zatrzymania złożona z prostokątów”). Może to prowadzić do nieprzewidzianych reakcji kierujących pojazdami.

Mając na uwadze powyższe zastrzeżenia, Ministerstwo Infrastruktury nie planuje obecnie podejmowania prac mających na celu prawne usankcjonowanie stosowania oznakowania poziomego zbliżonego do tzw. „yellow box”. Jednocześnie resort infrastruktury będzie analizował rezultaty badań prowadzonych w innych państwach w przedmiocie podobnych rozwiązań.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Rafał Weber
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.