



Znak sprawy: DTD-2.054.12.2020

**Szanowna Pani  
Elżbieta Witek**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

w odpowiedzi na interpelację nr 3085 Pana Posła Arkadiusza Marchewki z dnia 20 marca 2020 r. w sprawie pomysłu wprowadzenia oznakowania poziomego wskazującego granice skrzyżowań, tzw. yellow boxów, przedstawiam poniższą informację.

Odnosząc się do pytania nr 1 zawartego w treści interpelacji, uprzejmie informuję, że Prezydent Miasta Gdańska uznał przedstawioną propozycję rozwiązania za korzystne narzędzie uzupełniające dotychczasowe regulacje określające zasady wjazdu na skrzyżowanie. Natomiast podniósł także kwestię, że zgodnie z obowiązującymi przepisami oznakowanie poziome barwy żółtej jest przeznaczone wyłącznie dla czasowej organizacji ruchu.

Zastępca Prezydenta Miasta Szczecina zauważył, że nieprzestrzeganie zasad opisanych w art. 25 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.) podlega karze, jednak egzekwowanie ich jest bezpośrednio w ruchu drogowym bardzo trudne. W przedstawionej opinii opisano także pozytywny wpływ zaproponowanego rozwiązania m.in. w zakresie płynności przejazdu dla wszystkich strumieni ruchu.

Zastępca Prezydenta m. st. Warszawy pozytywnie odniósł się do możliwości stosowania tego typu oznakowania. Natomiast w opinii wskazano, że wykorzystanie takiego oznakowania w polskich warunkach, powinno zostać poprzedzone badaniami, które pozwolą na określenie szczegółowych warunków zastosowania tzw. yellow boxów oraz weryfikację ich skuteczności.

Urząd Miasta Krakowa wstępnie pozytywnie zaopiniował wprowadzenie możliwości oznakowania poziomego obszarów, na których zatrzymywanie jest niedozwolone, lecz z zastrzeżeniami. W opinii przedstawiono stanowisko, że rozwiązanie problemu blokowania skrzyżowań leży głównie po stronie edukacji, a zwłaszcza skutecznej prewencji, a dopiero następnie w rozszerzeniu środków inżynierii ruchu, które samodzielnie nie będą w stanie istotnie złagodzić problemu blokowania skrzyżowań.

Urząd Miasta Łodzi zaopiniował negatywnie zaproponowane rozwiązanie ze względu na przeważającą liczbę niekorzystnych aspektów jakie wywodzą się z jego zastosowania. Zgodnie z przekazanym stanowiskiem zamiast wprowadzania nowych rozwiązań należy doprecyzować istniejące przepisy, edukować użytkowników dróg w zakresie obowiązujących regulacji oraz zwiększać nadzór nad przestrzeganiem przepisów.

Urząd Miasta Poznania poparł działania zmierzające do przeciwdziałania niepożądanym zachowaniom kierujących pojazdami, natomiast wskazał na szereg wątpliwości w zakresie czytelności proponowanego oznakowania. Natomiast Urząd Miejski Wrocławia zaopiniował pozytywnie propozycję dodatkowego oznakowania skrzyżowań.

Mając na uwadze powyższe uprzejmie informuję Panią Marszałek, że resort infrastruktury przeprowadził szczegółową analizę przedmiotowego zagadnienia, w ramach której wystąpił do prezydentów wskazanych miast z prośbą o przedstawienie stanowiska w kwestii zasadności wprowadzenia nowego sposobu oznakowania skrzyżowań. Natomiast zaznaczyć należy, że decyzja o niepodejmowaniu prac legislacyjnych w zakresie stosowania wskazanego oznakowania skrzyżowań wynika także z analizy obecnie

obowiązujących przepisów prawa oraz stanowisk przekazanych przez inne podmioty m.in. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Instytut Badawczy Dróg i Mostów oraz Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej.

Natomiast w odniesieniu do pytania nr 2 informuję, że informacje posiadane przez resort infrastruktury, w zakresie stosowania oznakowania skrzyżowań w innych państwach Unii Europejskiej, wskazują, że oznakowanie takie nie jest wykorzystywane w takich państwach jak: Luksemburg, Francja i Włochy. Natomiast krajami, które wykorzystują takie oznakowanie są: Węgry, Portugalia, Łotwa, Belgia, Irlandia, Portugalia, Wielka Brytania, Cypr, Litwa i Rumunia.

Oznakowanie typu tzw. yellow box funkcjonują głównie w krajach anglosaskich, w których przepisy ruchu drogowego, a zwłaszcza zasady oznakowywania skrzyżowań różnią się istotnie od warunków krajowych (większa standardowość rozwiązań geometrycznych skrzyżowań i organizacji ruchu oraz mniejsza ilość i zakres linii prowadzących). W innych krajach UE takie oznakowania skrzyżowań zasadniczo nie są stosowane, również ze względu na podobne do krajowych zapisy prawne zabraniające kierującym wjeżdżania na skrzyżowania bez możliwości jego opuszczenia.

Natomiast w odniesieniu do pytania nr 3 uprzejmie informuję Panią Marszałek, że przepisy wyżej wymienionej ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* oraz przepisy rozporządzeń:

- 1) *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),
- 2) *Ministra Infrastruktury 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)

nie dają podstaw do stosowania oznakowania poziomego, tzw. yellow box.

Odnosząc się do kwestii możliwości stosowania przez gminy wskazanego oznakowania podkreślenia wymaga, że oznakowanie drogi, zarówno pionowe jak i poziome, stanowi element organizacji ruchu, której projekt zatwierdza organ zarządzający ruchem właściwy dla danej drogi. Jednocześnie zaznaczyć należy, że umieszczanie na tych drogach wszystkich znaków drogowych powinno odbywać się zgodnie z przepisami wskazanymi powyżej rozporządzeń.

*Z wyrazami szacunku,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Rafał Weber  
Sekretarz Stanu