Od: < >
Wysłano: piątek, 30 października 2026 18:40
Do: Skargi.wnioski; brd@policja.gov.pl
Temat: Re: Oznakowanie przejść dla pieszych

Uwaga!
Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy. Zachowaj ostrożność podczas otwierania linków lub załączników.

Szanowni Państwo,

Ponownie przekazuję poniższą korespondencję z uzupełnieniem mojego adresu zamieszkania. Wnoszę o odpowiedź w formie elektronicznej.
W przypadku rozpatrywania mojego wniosku w trybie petycji, wnoszę o anonimizację moich danych przy publikowaniu treści petycji.

Z wyrazami szacunku

Adres zamieszkania:
Adres do korespondencji:

czw., 10 wrz 2026 o 22:22 < > napisał(a):

> Szanowni Państwo,
>
> W przestrzeni mediów społecznościowych pojawiają się interpretacje, jakoby sam znak poziomy P-10 (np. na drodze dla rowerów) bez znaku pionowego D-6 nie był wystarczający, aby miejsce nim oznaczone było pełnoprawnym przejściem dla pieszych, wymagającym określonych zachowań od kierujących pojazdami.
>
> Interpretacje takie są podpierane wypowiedziami medialnymi Ministra Infrastruktury lub odpowiedziami na interpelacje poselskie, publikacjami ze stron internetowych Policji oraz sporadycznie orzecznictwem sądów. Bazuje się przy tym na przepisach rozporządzenia regulującego stosowanie znaków drogowych w Polsce. Z faktu, że rozporządzenie to wymaga stosowania na przejściach obydwu znaków: pionowego D-6 albo D-6b i poziomego P-10, wywodzi się, że brak któregokolwiek z nich dyskwalifikuje to miejsce jako przejście dla pieszych i zwalnia kierujących z pewnych obowiązków wobec pieszych.
>
> Tymczasem interpretacja taka jest oczywiście sprzeczna z obydwiema konwencjami wiedeńskimi, które określonych zachowań pieszych i kierujących wymagają na przejściu dla pieszych, które jest oznaczone znakiem pionowym **lub** wyznaczone na jezdni. Zatem z ratyfikowanych konwencji, które mają pierwszeństwo stosowania przed ustawami i rozporządzeniami, jednoznacznie wynika, iż oznaczenie choćby jednym ze znaków D-6, D-6b lub P-10, czyni z danego miejsca przejście dla pieszych i wymaga określonych zachowań od kierujących.
>
> Z przykrością muszę stwierdzić, że jest to jeden z wielu obszarów ruchu drogowego, w którym trójpodzielone polskie władze kolejnych kadencji notorycznie ignorują bardzo dobrze przemyślane, jednoznaczne rozwiązania z konwencji wiedeńskich i wprowadzają przepisy z nimi sprzeczne (zatem niekonstytucyjne), niepotrzebnie komplikujące zasady ruchu drogowego oraz budzące wśród obywateli i władz sprzeczne interpretacje.

Ponadto zwracam uwagę, że znak P-10 jest przez wielu zarządców dróg rowerowych stosowany w wersji mini, która jest niezgodna z wymaganiem konwencji wiedeńskiej, aby suma szerokości pasa i przerwy wynosiła od 1,0 do 1,4 m. Może to budzić dalsze spory prawne, negatywnie wpływające na morale uczestników ruchu i ich bezpieczeństwo. Uważam jednak, że ze względu na małą szerokość dróg rowerowych, wersja mini znaku P-10 jest uzasadniona i należałoby postarać się o wprowadzenie jej do konwencji wiedeńskiej oraz prawa krajowego, jako stosowanej tylko na drogach rowerowych.

Wobec powyższego, wnoszę o:

- dostosowanie przepisów krajowych do konwencji wiedeńskich w taki sposób, aby dozwolone było oznakowanie przejścia dla pieszych tylko znakiem pionowym, tylko znakiem poziomym albo obydwoma;
- przeprowadzenie medialnej kampanii informacyjnej, która przypomni kierującym zasady zachowania przed przejściami dla pieszych, wynikające z konwencji wiedeńskich, doprecyzowane przez Prawo o ruchu drogowym;
- przeprowadzenie medialnej kampanii informacyjnej, która przypomni pieszym, że (wbrew interpretacji rozpowszechnionej w mediach przy wprowadzaniu zmian przepisów) pierwszeństwo przed pojazdem mają dopiero, kiedy już na przejście wchodzą, a nie już przy zbliżaniu się do krawężnika, i że zakaz wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd nadal obowiązuje (konwencja wiedeńska posługuje się w tej kwestii bardziej zrozumiałym sformułowaniem);
- szersze uwzględnienie przepisów konwencji wiedeńskich w szkoleniu kierowców (zwłaszcza w kontekście unijnej swobody przemieszczania się) - co automatycznie zwiększy również świadomość tych przepisów u prawodawców;
- przeanalizowanie spraw wykroczeń na przejściach dla pieszych, które zostały błędnie uznane za niebędące przejściami ze względu na brak znaku pionowego albo poziomego, i anulowanie błędnie nałożonych kar;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia do konwencji wiedeńskiej i prawa krajowego znaku P-10 w wersji mini (suma pasa i przerwy od 0,50 do 0,70 m), stosowanego tylko na drogach rowerowych;
- przeprowadzenie szczegółowej analizy krajowych przepisów drogowych pod kątem ich zgodności z ratyfikowanymi konwencjami i usunięcie sprzeczności poprzez: zmianę przepisów krajowych, ratyfikację zmian do konwencji, zainicjowanie nowych zmian konwencji albo całkowite lub częściowe wypowiedzenie konwencji.

Z wyrazami szacunku