

Kraków, 23 kwietnia 2021 r.

MAŁOPOLSKI
URZĄD WOJEWÓDZKI W KRAKOWIE
WYDZIAŁ INFRASTRUKTURY

Znak sprawy:
WI-V.8170.12.2021

Pani
Agnieszka Wachowska
Zastępca Dyrektora Oddziału

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie

Szanowna Pani Dyrektor,

odpowiadając na wniosek z 19 kwietnia 2021 r. znak: O.KR.Z-2.4340.3.27.2021.mc dotyczący wyrażenia stanowiska co do poprawności kwalifikacji przez zarządcę drogi urządzenia „oświetlenie dedykowane” jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, sprawując w imieniu Wojewody Małopolskiego nadzór nad zarządzaniem ruchem na drogach województwa małopolskiego na podstawie art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.2021.450 ze zmianami) wyjaśniamy, co następuje:

Zgodnie z pkt 1 załącznika nr 4 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.219.2311 ze zmianami), cyt.: Podstawowym celem stosowania urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego jest ochrona życia i w ograniczonym zakresie także mienia uczestników ruchu i osób pracujących na drodze, a w niektórych przypadkach także użytkowników terenów przyległych.

W wyżej wymienionym załączniku nr 4 wskazano na szereg takich urządzeń spełniających określone w nim zadania, w tym m.in. optyczne prowadzenie ruchu, informowanie i ostrzeganie kierujących czy też prowadzenie nadzoru nad ruchem drogowym, jednakże – co istotne – nie jest to katalog zamknięty. Zgodnie z tym załącznikiem dopuszczalne jest stosowanie innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego o przeznaczeniu wybiegającym poza zakres w nim wskazany, pod warunkiem posiadania certyfikatu na znak bezpieczeństwa lub uzyskania aprobaty technicznej, wymaganej odrębnymi przepisami, po określeniu zasad ich stosowania.

Wymienione w piśmie oświetlenie przejść dla pieszych skonstruowane w sposób polegający na zastosowaniu opraw oświetleniowych wykonanych w technologii LED o asymetrycznych rozsyłach strumienia świetlnego, o ile posiada stosowne certyfikaty lub aprobaty techniczne – naszym zdaniem – należy traktować jako urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ jego nadrzędnym celem jest poprawa widoczności zarówno przejścia dla pieszych i osób z nich korzystających poprzez oświetlenie sylwetki pieszego znajdującego się zarówno na przejściu jak i w strefie oczekiwania. Dodatkowo w warunkach ograniczonej widoczności nie oślepiają (nie powodują ośnienia) żadnego z użytkowników drogi. Bezspornym efektem zastosowania przedmiotowego rozwiązania jest zatem zwiększenie ochrony życia i mienia uczestników ruchu. Nasza opinia o zaliczeniu przedmiotowych urządzeń do grupy urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego została podyktowana docelowym efektem ich



użycia, tj. zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, a nie pochodną funkcją ich instalacji, zbieżną z oświetleniem ulicznym czyli dodatkowym oświetleniem drogi.

Podkreślenia wymaga założenie ich całkowicie odmiennej funkcji czy celu użytkowego od oświetlenia ulicznego. Oświetlenie uliczne oświetla drogę punktowo, z jednolitą mocą, bez skonkretyzowanego pola oświetlenia. Natomiast przedmiotowe oświetlenia dedykowane, mają za zadanie wzmocnienie widoczności pieszego w strefie oczekiwania oraz pieszego będącego już na przejściu, tak by cała sylwetka wyróżniała się na tle drogi i była łatwo dostrzegalna, niezależnie od warunków pogodowych. Użycie przedmiotowych urządzeń, w naszej opinii, zapewni kierującym lepszą widoczność pieszego poprzez wysoki kontrast luminancji postaci pieszego, co będzie miało pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Na zasadność wyrażonego stanowiska przytoczyć również należy wyjaśnienie z 11 grudnia 2013 r. p. Janusza Żbika, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, stanowiące odpowiedź na interpelację poselską nr 22526, w której wskazano – na przykładzie bramownicy – w oparciu, o jakie zasady następuje kwalifikacja urządzenia do grupy związanej z bezpieczeństwem ruchu drogowego, cyt.: *Należy w tym miejscu zauważyć, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami kwalifikacja bramownicy jako urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jako obiektu budowlanego następuje niezależnie od cech konstrukcyjnych oraz gabarytów ww. instalacji, lecz jedynie w oparciu o rodzaje zamontowanych urządzeń. Potwierdzenie tej tezy znajduje również odzwierciedlenie w opinii uzupełniającej przedstawionej przez biegłego powołanego w tej sprawie przez NIK. Biegły stwierdził bowiem, że w jego ocenie fakt instalowania na bramownicach urządzeń będących elementem systemu wykrywania zdarzeń niebezpiecznych czy sterowania natężeniem potoków ruchu (powodujących niwelowanie poziomu hałasu oraz liczby zatorów i zdarzeń w ruchu drogowym) może stanowić o uznaniu bramownicy za „urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego”, bowiem katalog tych urządzeń ma charakter otwarty, a zatem kwalifikacja danego urządzenia jako związanego z bezpieczeństwem nie jest automatyczna, lecz wymaga analizy wpływu tego urządzenia na ten aspekt ruchu drogowego.*

Podsumowując, w celu określenia czy dane urządzenie można uznać za urządzenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, należy odnieść się do podstawowej jego funkcjonalności, która nie może być zbieżna z funkcjami innych urządzeń, zlokalizowanych w pasie drogowym, a nieuznawanych za urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na koniec warto zwrócić uwagę na fragment odpowiedzi p. Rafała Webera, Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, na interpelację poselską nr 13490 w sprawie doświetlenia przejść dla pieszych na drogach krajowych, cyt.:

(...) Jednocześnie informuję, że w Ministerstwie Infrastruktury został opracowany projekt Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024. Jest to dokument określający cele i priorytety inwestycyjne, wskazujący poziom i źródło finansowania oraz określający zakres rzeczowy zadań przewidzianych do realizacji.

Głównym celem opracowanego Programu jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA.

Celami szczegółowymi są zapewnienie ochrony uczestnikom ruchu oraz zapewnienie infrastruktury drogowej, mającej wpływ na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar).

Osiągnięcie założonych w ramach Programu celów zakłada się poprzez realizację inwestycji drogowych m.in. takich jak:

- budowa chodników, ścieżek pieszo-rowerowych, ścieżek rowerowych,
- efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych
- przebudowa skrzyżowań,
- montaż znaków drogowych i/lub sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych.

Biorąc pod uwagę priorytet nadany ochronie pieszych na przejściach dla pieszych w pierwszej kolejności planowane są działania poprawiające bezpieczeństwo na znacznej liczbie przejść dla pieszych, poprzez m.in. ich doświetlenie, oznakowanie, budowę azyli dla pieszych. Będzie to działanie komplementarne z procedowanymi zmianami ustawowymi przewidującymi przyznanie pierwszeństwa pieszemu wyrażającemu zamiar przejścia przez jezdnię (...).

Zatem, naszym zdaniem, można przyjąć, że efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych poprzez stosowanie oświetlenia dedykowanego można zaliczyć do urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na potwierdzenie naszego stanowiska można przyjąć zapis na stronie 17 Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021 – 2024, gdzie określono zakres zadań objętych programem, w których m.in. wymieniono, cyt.: efektywne oświetlenie i doświetlenie przejść dla pieszych lub przejazdów dla rowerzystów (oświetlenie dedykowane), a także przystanków publicznego transportu zbiorowego i dojść do nich.

Niniejsze pismo nie stanowi wykładni prawa i nie wiąże organu w podejmowanych rozstrzygnięciach.

Z poważaniem

Z up. Wojewody Małopolskiego
Przemysław Trzepak
Zastępca Dyrektora
Wydziału Infrastruktury
(podpis elektroniczny)