

VADEMECUM POLICJANTA

Wskazówki i komentarze opracowane przez wykładowców CSP

AUTOBUS SZKOLNY

Oznakowanie i budowa jako elementy wpływające na bezpieczny przewóz dzieci do szkoły

asp. Robert Goliasz

młodszy wykładowca Zakładu Ruchu Drogowego CSP

W rozumieniu definicji zawartej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, autobus szkolny to autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”¹.

Dodatkowo przepisy szczegółowe rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022) precyzują, jak powinien być zbudowany autobus szkolny i jakie powinien posiadać wyposażenie i oznakowanie. Ustawodawca stworzył w ten sposób warunki do bezpiecznego przewozu dzieci do szkoły, z zachowaniem maksymalnych środków bezpieczeństwa. Prawdłowo wyposażony i oznaczony autobus szkolny daje kierującemu szczególne uprawnienia w postaci prawa do wydawania poleceń lub sygnałów uczestnikom ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze². Uprawnienia te mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa dzieci w czasie wsiadania czy wysiadania z autobusu. Mówi o tym zapis artykułu 6 ust. 1 pkt 7 cytowanej ustawy. Ma to szczególne znaczenie, kiedy podczas wsiadania czy wysiadania dzieci z autobusu ich zachowanie nie zawsze daje się całkowicie przewidzieć lub kontrolować. Istnieje bowiem ryzyko wystąpienia niebezpiecznych sytuacji zagrażających bezpieczeństwu w ruchu drogowym z ich udziałem. Ponadto kierujący pojazdem, zbliżając się do miejsca postoju autobusu szkolnego, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby – zatrzymać się, o ile kierujący tym autobusem podał sygnał zatrzymania. Dodatkowo powinien umożliwić wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu kierującemu autobusem, o ile sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru. Oczywiście przywilej ten nie zwalnia kierującego autobusem szkolnym z upewnienia się, że jego manewr nie spowoduje



duże zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego³. Kierujący autobusem szkolnym podczas wsiadania lub wysiadania dzieci jest obowiązany włączyć światła awaryjne, a jeśli przewozi inne osoby lub nie przewozi żadnych osób, tablice z napisem „autobus szkolny” powinny być zdjęte, zasłonięte lub złożone⁴. Policja ruchu drogowego, ale także inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego mają szczególny obowiązek sprawować nadzór nad przewozem dzieci do szkół, w tym również kontroli stanu technicznego wykorzystywanego w tym celu taboru.

Aby kierujący autobusem szkolnym mógł w pełni korzystać z przywilejów nadanych przez ustawodawcę, a przewóz dzieci był bezpieczny, oprócz ogólnych warunków technicznych autobusu, autobus szkolny powinien spełniać poniższe kryteria.

1. Autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby⁵:

- 1 miejsce kierowcy nie znajdowało się w kabine wydzielonej z przestrzeni pasażerskiej (fot. nr 1);



Fot. nr 1. Miejsce kierowcy.

AUTOBUS SZKOLNY

2 drzwi spełniały następujące wymagania:

- a) były zdalnie sterowane z miejsca kierowcy; przepisu nie stosuje się do drzwi tylnych, o ile istnieją (fot. nr 2 i 3),



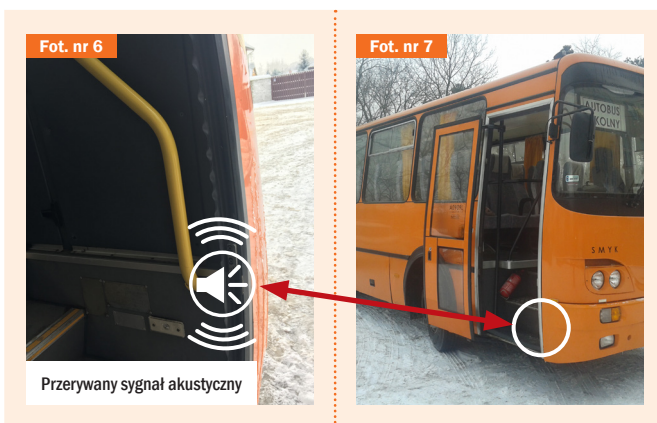
Fot. nr 2 i 3. Drzwi zdalnie sterowane z miejsca kierowcy.

- b) możliwe było zablokowanie ich otwarcia od wewnątrz z miejsca kierowcy; funkcja ta nie może ograniczać działania układu awaryjnego otwierania drzwi (fot. nr 4 i 5),



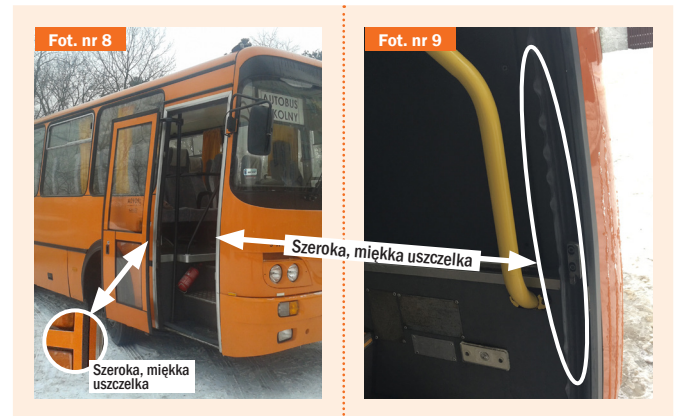
Awaryjne otwieranie drzwi. Fot. nr 4. Wewnętrzne.
Fot. nr 5. Zewnętrzne.

- c) były automatycznie blokowane, gdy pojazd porusza się z prędkością przekraczającą 5 km/h,
d) otwarcie drzwi było sygnalizowane **przerwanym sygnałem akustycznym** o nieprzenikliwym dźwięku wewnątrz autobusu; funkcja ta może być wyłączona, gdy autobus przewozi dzieci (fot. nr 6 i 7),



Fot. nr 6 i 7. Sygnalizacja otwartych drzwi przerwanym sygnałem akustycznym rozchodzącym się z okolic wejścia.

- e) spełniały warunek zapobiegania niebezpieczeństwu odniesienia obrażeń przez pasażera spowodowanych ruchem drzwi i jego uwięzieniem podczas ich zamykania, poprzez zastosowanie **mechanizmu samopowrotu, szerokich i miękkich uszczelek** lub innych podobnych rozwiązań (fot. nr 8 i 9);



Fot. nr 8 i 9. Drzwi z mechanizmem samopowrotu, szerokie i miękkie uszczelki.

3 był wyposażony w:

- a) miejsce z **przodu i z tyłu** wewnątrz pojazdu przeznaczone na umieszczenie **tablicy „AUTOBUS SZKOLNY”** określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów (fot. nr 10 i 11),



AUTOBUS SZKOLNY

Tablica „AUTOBUS SZKOLNY”

Wymiary tablicy 50 x 25 cm.
Wysokość liter – 80 mm.
Grubość czcionki – 14 mm.
Grubość obrzeża – 5 mm.
Barwa tła – biała.
Barwa liter i obrzeża – czarna.

- b) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu na wysokości od 60 do 180 cm od powierzchni jezdni przeznaczone na umieszczenie tablicy ze znakiem „STOP”, określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wyposażone w urządzenie uwidaczniające tę tablicę, sterowane z miejsca kierowcy; działanie urządzenia powinno być **automatyczne po otwarciu drzwi autobusu** (fot. nr 12, 12a, 13 i 13a) i sygnalizowane kierowcy lampką kontrolną koloru czerwonego (fot. nr 14); powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji,

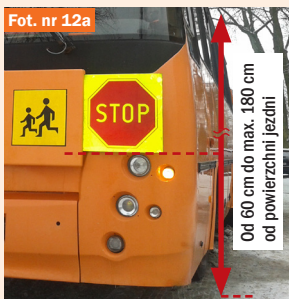
Fot. nr 12

Sterowane z miejsca kierowcy unoszenie tablicy



Tablica z znakiem „STOP” składana za tablicę z symbolem dzieci

Fot. nr 12a



Od 60 cm do max. 180 cm od powierzchni jezdni

Fot. nr 12 i 12a. Umieszczenie tablicy „STOP” oraz tablicy z symbolem dzieci z przodu autobusu.

Fot. nr 13

Sterowane z miejsca kierowcy unoszenie tablicy



Fot. nr 13a



Tyłna tablica podświetlona (oświetlone miejsce z możliwością wyłączenia oświetlenia z miejsca kierowcy – § 22 ust 1, pkt 3c)

Fot. nr 13 i 13a. Umieszczenie tablicy „STOP” oraz tablicy z symbolem dzieci z tyłu autobusu.



Tablica ze znakiem „STOP”

Powinna być wykonana z materiału fluorescencyjno-odblaskowego barwy żółtozielonej, charakteryzująca się odpornością na działanie promieni słonecznych, wody i substancji chemicznych.

Kwadrat o boku 400 mm z umieszczonym na nim czerwonym odblaskowym znakiem STOP o wymiarach 360 x 360 mm.
Barwy tablicy: tło obrzeża, wewnętrzna obwódka znaku i napis STOP – żółtozielona fluorescencyjno-odblaskowa, znak STOP i zewnętrzne obrzeże znaku – czerwona odblaskowa. Umieszczona z przodu i z tyłu możliwie blisko lewej płaszczyzny obrysu.



Fot. nr 14. Sygnalizacja na pulpicie lampką kontrolną koloru czerwonego po otwarciu drzwi autobusu.

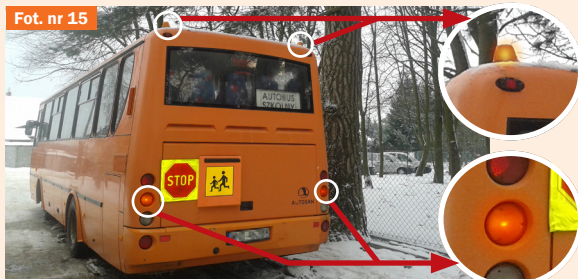
- c) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu przeznaczone na umieszczenie kwadratowej tablicy barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów; miejsce z tyłu pojazdu powinno być oświetlone, z możliwością wyłączenia oświetlenia z miejsca kierowcy (fot. nr 12 i 13a),



Wymiary tablicy: 40 x 30 cm.
Barwa tła – żółta.
Barwa symbolu – czarna.
Tablicę umieszcza się z przodu i z tyłu możliwie blisko lewej płaszczyzny obrysu.

- d) ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy (barwy żółtej samochodowej, widoczny ze wszystkich stron pojazdu, z odległości co najmniej 150 m przy dobrej przejrzystości powietrza i niepowodujący oślepienia innych uczestników ruchu, w liczbie świateł co najmniej jedno, nie więcej niż dziesięć, rozmieszczonych na dachu nadwozia – kabiny; dopuszcza się umieszczenie świateł w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności sygnału, a włączenie światła błyskowego powinno być niezależne od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika oraz od włączenia sygnałów dźwiękowych), włączający się wraz ze światłami awaryjnymi automatycznie przy otwartych drzwiach; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji przez kierowcę (fot. nr 15),

Fot. nr 15



Fot. nr 15. Umieszczenie ostrzegawczego sygnału świetlnego błyskowego oraz światła awaryjne.

- e) sygnał akustyczny ostrzegający na zewnątrz o cofaniu pojazdu (fot. nr 16),

Fot. nr 16



Fot. nr 16. Sygnalizacja akustyczna manewru cofania.

AUTOBUS SZKOLNY

- f) urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami, także na pochyłościach (brak możliwości ruchu pojazdu przy otwartych drzwiach),

- 4** okna uniemożliwiały wychylanie się na zewnątrz (fot. nr 17);



Fot. nr 17. Okna bez możliwości wychylania się na zewnątrz.

liczba miejsc stojących nie przekraczała 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni przeznaczony dla pasażera niepełnosprawnego nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim (fot. nr 18 i 18a); powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną osią i za nią;

- 5**



Znak wskazujący liczbę miejsc – umiejscowiony na zewnątrz (fot. nr 18) i wewnątrz (fot. nr 18a) pojazdu.

- 6** istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim (fot. nr 19) taka, która:

- a) umożliwia przewóz **co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim** przodem lub tyłem do kierunku jazdy,
b) jest **wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą**, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu (np. winda, podjazd); w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, jeśli zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone;



Fot. nr 19. Oznakowana przestrzeń dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim oraz pas bezpieczeństwa.

- 7** siedzenia miały następujące cechy:

- a) były skierowane do przodu; wymagania tego nie stosuje się do składanych siedzeń dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim; siedzenia skierowane do przodu powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa (fot. nr 20),
b) siedzenia skrajne były wyposażone w elementy zabezpieczające pasażerów przed przemieszczeniem w bok (fot. nr 21),
c) miejsca do siedzenia miały wymiary i rozmieszczenie określone w tabeli nr 1 „Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym”, zamieszczonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów.



Fot. nr 20. Pasy bezpieczeństwa na fotelach pasażerów.



Fot. nr 21. Elementy zabezpieczające przed przemieszczeniem w bok.

Tabela nr 1

Lp.	Charakterystyka siedzeń	Wymiar
2.	Minimalna głębokość poduszki siedzenia	35 cm
3.	Minimalna szerokość przestrzeni przeznaczonej dla każdego miejsca siedzącego: ▶ w przypadku siedzeń pojedynczych ▶ w przypadku siedzeń przeznaczonych dla dwóch lub więcej pasażerów	50 cm
		45 cm
4.	Minimalna wysokość przestrzeni przeznaczonej dla każdego miejsca siedzącego: ▶ nad nieobciążoną poduszką siedzenia ▶ nad podłogą pod nogami pasażera	90 cm
		135 cm
5.	Wysokość nieobciążonej poduszki siedzenia nad podłogą	od 40 cm do 50 cm ^{*)}
6.	Minimalna odległość między wewnętrzną powierzchnią oparcia siedzenia a zewnętrzną powierzchnią siedzenia poprzedzającego	65 cm
7.	Wielkość minimalnej wolnej przestrzeni przed każdym z siedzeń: ▶ na wysokości poduszki siedzenia ▶ na wysokości podłogi	28 cm
		30 cm

^{*)} Wysokość ta może być zmniejszona do 35 cm w przypadku siedzeń umieszczonych na nadkolach i nad komorą silnikową.

2. Przyjmuje się, z zastrzeżeniem ust. 3, że masa pasażera w autobusie szkolnym wynosi 68 kg, a w przypadku pasażerów stojących, w sytuacji stosowania siedzeń o różnych wymiarach i rozmieszczeniu w tej samej przestrzeni pasażerskiej, przyjmuje się wartość średnią ważoną masy pasażera wynikającą z zastosowanych wymiarów siedzeń⁶.

3. Dopuszcza się⁷:

1

siedzenia o wymiarach (rozmieszczeniu), w zależności od wieku/masy pasażerów, określone w **tabeli nr 2** „Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym” zamieszczone w załączniku nr 8 do rozporządzenia;

2

stosowanie siedzeń o różnych wymiarach i rozmieszczeniu w tej samej przestrzeni pasażerskiej;

Tabela nr 2

Lp.	Charakterystyka siedzeń	Wymiar	
		Wiek / masa pasażera ^{*)}	
		12–17 lat /50 kg	7–12 lat /38 kg
1.	Minimalna szerokość poduszki siedzenia	37 cm	30 cm
2.	Minimalna głębokość poduszki siedzenia	35 cm	30 cm
3.	Minimalna szerokość przestrzeni przeznaczonej dla każdego miejsca siedzącego: ▶ w przypadku siedzeń pojedynczych ▶ w przypadku siedzeń przeznaczonych dla dwóch lub więcej pasażerów	41 cm	34 cm
		37 cm	30 cm
4.	Minimalna wysokość przestrzeni przeznaczonej dla każdego miejsca siedzącego: ▶ nad nieobciążoną poduszką siedzenia ▶ nad podłogą pod nogami pasażera	90 cm	90 cm
		135 cm	135 cm
5.	Wysokość nieobciążonej poduszki siedzenia nad podłogą	35 do 45 cm	35 do 45 cm
6.	Minimalna odległość między wewnętrzną powierzchnią oparcia siedzenia a zewnętrzną powierzchnią siedzenia poprzedzającego	60 cm	50 cm
7.	Wielkość minimalnej wolnej przestrzeni przed każdym z siedzeń: ▶ na wysokości poduszki siedzenia ▶ na wysokości podłogi	20 cm	20 cm
		28 cm	28 cm

^{*)} Wiek i masa stanowiące podstawę do obliczeń ładowności.

3

wyposażenie autobusu w demontowane siedzenia, zamocowane w przestrzeni dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, pod warunkiem że takie siedzenia mogą być łatwo usunięte.

ZAKOŃCZENIE

Celem niniejszego artykułu jest zobrazowanie, jak prawidłowo powinien być oznakowany i zbudowany autobus szkolny, aby kierujący nim mógł korzystać z uprawnień nadanych przez ustawodawcę w obszarze wydawania poleceń lub sygnałów, aby dzieci w czasie drogi do szkoły czuły się bezpiecznie, dając tym samym poczucie bezpieczeństwa rodzicom, opiekunom czy wychowawcom. Kontrola autobusu szkolnego nie powinna ograniczać się jedynie do sprawdzenia stanu trzeźwości kierującego, jego dokumentów czy działania świateł – powinna obejmować także sprawdzenie wszystkich innych układów czy mechanizmów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo przewożonych dzieci, w tym obowiązkowego oznakowania i wyposażenia.

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 128), art. 2 pkt 41a.

² Tamże, art. 6 ust. 1 pkt 7.

³ Tamże, art. 18a ust. 1.

⁴ Tamże, art. 57a ust. 1.

⁵ § 22 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

⁶ Tamże, ust. 2.

⁷ Tamże, ust. 3.

ZASADY STOSOWANIA SYGNAŁÓW UPRZYWILEJOWANIA

nadkom. Radosław Kobryś

p.o. Zastępca Kierownika
Zakładu Służby Prewencyjnej CSP

Należy przypomnieć, że pojazdem uprzywilejowanym jest pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i jednocześnie sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Podczas zatrzymania bądź postoju nieużywanie sygnału dźwiękowego nie zmienia wskazanej sytuacji prawnej wykorzystania takiego pojazdu (art. 2 pkt 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r. poz. 128). Jest nim również pojazd jadący w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego.

W ramach wykonywania zadań ustawowych Policja wykorzystuje pojazdy służbowe, których znaczna część jest wyposażona w sygnały świetlne i dźwiękowe, określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022):

§ 25.

1. Pojazd samochodowy uprzywilejowany wyposaża się w sygnały ostrzegawcze:

- 1) dźwiękowy;
- 2) świetlny błyskowy.

2. Pojazd samochodowy uprzywilejowany może być ponadto wyposażony w umieszczone na zewnątrz dodatkowe światło barwy białej lub żółtej selektywnej, umocowane w sposób umożliwiający zmianę kierunku strumienia świetlnego (szperacz); światło to powinno być włączane i wyłączane niezależnie od innych świateł.

§ 26.

1. Urządzenia wysyłające ostrzegawcze sygnały dźwiękowe powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) wysyłać sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie;
- 2) ale dźwiękowe powinny być wysyłane co najmniej do przodu, a oś ich rozchodzenia się powinna być równoległa do podłużnej osi symetrii pojazdu; dopuszcza się odchylenie od tego kierunku nie większe niż 15°;

- 3) być tak sterowane, aby ich włączenie nie było możliwe bez równoczesnego włączenia sygnału świetlnego.

2. Ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy powinien odpowiadać następującym warunkom:

- 1) liczba świateł: co najmniej jedno, nie więcej niż dziesięć;
- 2) rozmieszczenie świateł: na dachu nadwozia (kabiny); dopuszcza się umieszczenie świateł w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności sygnału;
- 3) barwa światła: niebieska;
- 4) włączanie świateł błyskowych powinno być niezależne od położenia urządzenia umożliwiającego pracę silnika oraz od włączenia sygnałów dźwiękowych;
- 5) powinien być widoczny z każdej strony pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu słonecznym i nie powinien oślepić innych uczestników ruchu.

3. Pojazd może być dodatkowo wyposażony w sygnały świetlne błyskowe barwy czerwonej, odpowiadające warunkom określonym w ust. 2 pkt 1, 2 i 4, widoczne co najmniej z przodu i z tyłu pojazdu z odległości co najmniej 150 m przy oświetleniu słonecznym i nieoślepiające innych uczestników ruchu.

Warto zaznaczyć, że zgodnie z zacytowanym aktem prawnym na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis „POLICJA” barwy niebieskiej na białym tle.

Policjant korzystający z pojazdu Policji, spełniającego wyżej wskazane wymogi techniczne, może używać sygnałów uprzywilejowania w ruchu, jeśli posiada zezwolenie określone w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 8 kwietnia 2016 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. poz. 627, z późn. zm.). Dokument ten, po spełnieniu odpowiednich warunków, wydaje nieodpłatnie organ jednostki Policji, w której policjant pełni służbę.

Kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów. Ta kwalifikowana ostrożność ma polegać na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Podstawą prawną takiego użycia pojazdu jest przede wszystkim art. 53 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Przepisy, poza uprawnieniem, wprowadzają też obowiązek użycia sygnałów uprzywilejowania. Takie przypadki wskaza-

ne są m.in. w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. Nr 132, poz. 841, z późn. zm.), gdzie wskazano: „w przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem policyjnym przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe”. Również wytyczne nr 3 Komendanta Głównego Policji z dnia 5 lipca 2007 r. w sprawie postępowania policjantów na miejscu zdarzenia drogowego (Dz. Urz. KGP Nr 17, poz. 133) zobowiązują policjanta po przybyciu na miejsce zdarzenia do:

- 1) ustawienia pojazdu służbowego w sposób zapewniający bezpieczeństwo własne oraz uczestników ruchu drogowego;
- 2) włączenia niebieskich świateł błyskowych.

Istotnymi regulacjami prawnymi odnoszącymi się do użycia sygnałów uprzywilejowania są również:

- rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 września 2002 r. w sprawie okoliczności, w jakich są używane pojazdy uprzywilejowane w kolumnach (Dz. U. Nr 167, poz. 1377),
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393, z późn. zm.),
- zarządzenie nr 1355 Komendanta Głównego Policji z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie metod i form organizowania i prowadzenia przez Policję pościgów i zorganizowanych działań pościgowych (Dz. Urz. KGP z 2008 r. Nr 1, poz. 1).

Pojazdy uprzywilejowane w kolumnach, zgodnie z przepisami, mogą być używane:

- 1) jeżeli zachodzi konieczność zapewnienia bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, osób wchodzących w skład delegacji państw obcych lub organizacji międzynarodowych przebywających na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub osób, które ze względu na dobro państwa należy objąć ochroną;
- 2) w czasie przemieszczania pojazdów Policji, sił zbrojnych, w tym państw obcych, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, straży pożarnej, Straży Granicznej, Służby Więziennej lub Biura Ochrony Rządu – jeżeli jest to niezbędne w związku z wykonywaniem zadań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego albo zadań na rzecz obronności kraju;
- 3) w czasie przejazdu związanego ze złożeniem listów uwierzytelniających nowo mianowanego ambasadora państwa obcego w Polsce;
- 4) w czasie transportu wartości pieniężnych lub transportu specjalnego, jeżeli ochrona transportu jest wzmocniona przez funkcjonariuszy Policji na podstawie odrębnych przepisów;
- 5) w czasie transportu dóbr kultury, wykonywanego na zlecenie ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego lub posiadającego gwarancje rządowe, którego ochrona jest wzmocniona przez funkcjonariuszy Policji.

Pojazdy uprzywilejowane w kolumnach mogą być również używane w trakcie realizacji programów szkolenia specjalistycznego lub doskonalenia zawodowego podmiotów wskazanych w pkt 2, jeżeli jest to niezbędne do osiągnięcia celów określonych w tych programach.

Przepisy, poza określeniem maksymalnej długości kolumny, liczby pojazdów wchodzącej w jej skład i odległości pomiędzy kolumnami, w żaden sposób nie określają odcinków drogi

dzielących pojazdy poruszające się w takim trybie. Z punktu widzenia techniki jazdy oraz ogólnych zasad ruchu drogowego odległość ta powinna być kompromisem pomiędzy sposobem przemieszczania się pojazdów, „informującym” innych uczestników ruchu, że bez wątpienia jest to kolumna pojazdów, a możliwością odpowiednio wczesnego, bezpiecznego reagowania na zmianę warunków ruchu przez kierującego pojazdem wchodzącym w skład kolumny. Z uwagi na odcinek drogi pokonywany w określonym czasie, w powiązaniu z czasem reakcji kierującego, odległość ta zwiększa się proporcjonalnie do przyrostu prędkości. Czyli im większa prędkość, tym większe odstępy pomiędzy pojazdami tworzącymi kolumnę.

Zdarza się, że w sytuacji konieczności użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego pojawiają się pytania:

1. Kto jest uprawniony do podjęcia decyzji użycia pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego?
2. Czy o podjęciu takiej decyzji należy kogokolwiek powiadamiać, jeżeli tak, to kogo i kiedy?
3. Czy należy uzyskać zgodę na wykorzystanie pojazdu jako uprzywilejowanego, jeżeli tak, to czyją?
4. Jaką dokumentację należy sporządzić w przypadku wykorzystania pojazdu służbowego jako uprzywilejowanego?

W odpowiedzi na pytanie nr 1 należy zaznaczyć, że analiza przepisów związanych z pełnieniem służby na drodze pozwala na stwierdzenie, iż osobą upoważnioną do podjęcia decyzji o konieczności skorzystania z pojazdu uprzywilejowanego jest dysponujący nim policjant.

Odnosząc się do kwestii powiadamiania o tej decyzji, trzeba zauważyć, że konieczność zgłaszania dyżurnemu użycia pojazdu uprzywilejowanego należy rozpatrywać w kontekście rodzaju zdarzenia oraz zasadności i potrzeby przekazania tej informacji. W niektórych sytuacjach będzie to zbędne i niepotrzebnie absorbowanie obciążonego zadaniami służbowymi dyżurnego, jak chociażby w przypadku podania sygnału do zatrzymania pojazdu, przez krótkotrwałe włączenie niebieskiego światła błyskowego i sygnału dźwiękowego o zmiennym tonie. Natomiast w przypadku prowadzenia pościgu krajowego, podjętego z inicjatywy własnej lub na polecenie, dysponujący pojazdem służbowym powiadamia dyżurnego jednostki o konieczności użycia sygnałów świetlnych i dźwiękowych. Taki zapis regulacji prawnej w zakresie prowadzenia przez Policję pościgów wskazuje, że to właśnie do policjanta należy ocena sytuacji i podjęcie decyzji dotyczącej szczególnego wykorzystania pojazdu służbowego.

Reasumując, należy podkreślić, że nie wymaga się od policjanta każdorazowego zgłaszania faktu użycia pojazdu uprzywilejowanego ani uzyskiwania zgody na takie wykorzystanie. Niemniej jednak zasadne wydaje się, aby w przypadku podjęcia pościgu lub konieczności korzystania z sygnałów uprzywilejowania w dłuższym czasie zgłosić to dyżurnemu jednostki. Ponadto wydanie polecenia przez kierownika jednostki organizacyjnej każdorazowego zgłaszania użycia pojazdu uprzywilejowanego nie stałoby w sprzeczności ze wskazanymi wyżej regulacjami prawnymi.

Na zakończenie trzeba przypomnieć, że sposób dokumentacji użycia sygnałów pojazdu uprzywilejowanego określają wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 czerwca 2007 r. w sprawie zasad ewidencjonowania, wypełniania oraz przechowywania notatników służbowych (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 104, z późn. zm.). Zgodnie z tymi regulacjami, policjant opisuje wskazaną czynność służbową w notatniku służbowym, może przy tym skorzystać z procedury uproszczonej, stosując symbol literowy: SPU.

PRĘDKOŚĆ OBOWIĄZUJĄCA NA POLSKICH DROGACH

mł. asp. Marta Paw

instruktor Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Nowelizacja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ [Prd] spowodowała zwiększenie dopuszczalnej prędkości na polskich drogach od 1 stycznia 2011 r.

Pomimo pozornie większej „swobody za kierownicą”, kierujący pojazdem, zgodnie z art. 19 ustawy, jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym, hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia, utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zdarzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

Zgodnie z art. 21 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, organ zarządzający ruchem na drogach może zmniejszyć lub zwiększyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów obowiązującą na obszarze zabudowanym. Prędkość dopuszczalna może być: zmniejszona – jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub na jej odcinku za tym przemawiają, zwiększona – jeżeli warunki ruchu na drodze lub jej odcinku zapewniają zachowanie bezpieczeństwa ruchu. Natomiast poza obszarem zabudowanym organ zarządzający ruchem może tylko zmniejszyć, za pomocą znaków drogowych, prędkość dopuszczalną pojazdów, jeżeli warunki bezpieczeństwa ruchu na drodze lub jej odcinku za tym przemawiają.

Wysokość grzywien nakładanych w drodze mandatu karnego za wybrane rodzaje wykroczeń określa rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń², natomiast sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego³.

Zgodnie z powyższym za przekroczenie dopuszczalnej prędkości określono następujące kary:

- do 10 km/h – grzywna do 50 zł oraz 0 punktów;
- o 11–20 km/h – grzywna od 50 do 100 zł oraz 2 punkty;
- o 21–30 km/h – grzywna od 100 do 200 zł oraz 4 punkty;
- o 31–40 km/h – grzywna od 200 do 300 zł oraz 6 punktów;
- o 41–50 km/h – grzywna od 300 do 400 zł oraz 8 punktów;
- o 51 km/h i więcej – grzywna od 400 do 500 zł oraz 10 punktów.

Zgodnie z art. 135 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, policjant zatrzyma prawo jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na: kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

Aktualnie obowiązują następujące limity prędkości:

Rodzaj drogi \ Rodzaj pojazdu	Obszar zabudowany	Strefa zamieszkania	Autostrada	Droga ekspresowa dwujezdniowa	Droga ekspresowa jednojezdniowa	Droga dwujezdniowa co najmniej o dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu	Pozostałe drogi
Motocykl	50/60	20	140	120	100	100	90
Samochód osobowy	50/60	20	140	120	100	100	90
Samochód ciężarowy o DMC < 3,5 t	50/60	20	140	120	100	100	90
Samochód ciężarowy o DMC > 3,5 t	50/60	20	80	80	80	80	70
Motocykl – którym przewozi się dziecko do lat 7	40	20	40	40	40	40	40
Motorower, czterokołowiec – którym przewozi się dziecko do lat 7	40	20	-	-	-	40	40
Pojazd z urządzeniem wystającym do przodu powyżej 1,5 m	30	20	60	60	60	60	60
Samochód przewożący materiały niebezpieczne	50/60	20	80	80	80	80	70
Autobus (autobus specjalny)	50/60	20	80 (100)*	80 (100)*	80 (100)*	80	70
Ciągnik rolniczy	30	20	-	-	-	30	30
Ciągnik rolniczy przewożący osoby w przyczepie	20	20	-	-	-	20	20
Samochód ciężarowy przewożący osoby poza kabiną kierowcy	50	20	50	50	50	50	50
Pojazd holujący	30	20	60	60	60	60	60
Samochód z przyczepą	50/60	20	80	80	80	80	70
Kolejka turystyczna	25	20	-	-	-	25	25

/ prędkość od 23.00–5.00; *autobus specjalny;

- zakaz poruszania się po tej drodze

Pokwitowanie uprawnia do kierowania pojazdem w okresie 24 godzin od chwili zatrzymania, a w przypadku, kiedy prawo jazdy zostało wydane przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska i kierujący pojazdem nie ma miejsca zamieszkania na jej terytorium – w okresie 72 godzin.

¹ Dz. U. z 2017 r. poz. 128.

² Dz. U. z 2013 r. poz. 1624.

³ Dz. U. poz. 488.