

# Projekt zmian w rozporządzeniach, z dnia 1 lutego 2021 r.

Autor: Maciej Błasiak

1. W rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych:

1.1. w § 88 po ust. 2 powinien zostać dodany ust. 3 w brzmieniu:

„3. Nałożone na siebie znaki P-10 i P-11 oznaczają miejsce przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów wyznaczonych na wspólnej powierzchni. Na przejściu dla pieszych wyznaczonym w tym miejscu zakaz jazdy wzdłuż po przejściu nie dotyczy jazdy rowerem lub wózkiem rowerowym, jednak kierujący tymi pojazdami korzystając z przejazdu dla rowerzystów wyznaczonego w tym miejscu są obowiązani zachować szczególną ostrożność, jechać powoli (maksymalnie 10 km/h) oraz ustępować miejsca pieszym przekraczającym drogę poprzeczną.”;

1.2. w § 47 ust. 3 powinien otrzymać brzmienie:

„3. Znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” oznacza położone obok siebie miejsca, o których mowa w ust. 1 i 2, albo miejsce, o którym mowa w § 88 ust. 3.”.

2. W rozporządzeniu 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:

2.1. w załączniku nr 2:

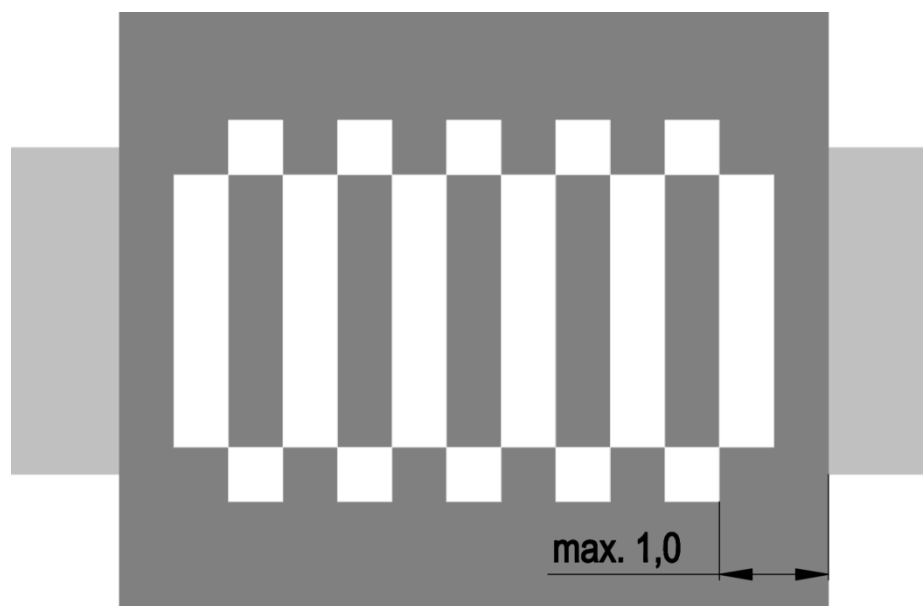
2.1.1. w pkt 4.2.2:

2.1.1.1. akapit 5. powinien otrzymać brzmienie:

„Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, dopuszcza się zmniejszenie odległości między znakiem P-11 a znakiem P-10 poniżej 0,5 m, włącznie z jednostronnym połączeniem tych znaków (rys. 4.2.2.3). Powierzchnię przejazdu dla rowerzystów wyznaczonego w odległości mniejszej niż 0,5 m od przejścia dla pieszych oznacza się barwą czerwoną.”;

2.1.1.2. po akapicie 5. powinien zostać dodany akapit 6. w brzmieniu:

„W przypadku, gdy na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego brakuje miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów, dopuszcza się wyznaczenie na tym przedłużeniu przejścia i przejazdu na wspólnej powierzchni, poprzez umieszczenie znaku P-10 między liniami tworzącymi znak P-11, w sposób wskazany na rysunku 4.2.2.4. Zalecane jest dodatkowe oznaczenie powierzchni tak wyznaczonego przejścia-przejazdu barwą czerwoną.



Rys. 4.2.2.4. Przykład sposobu wyznaczenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów na wspólnej powierzchni”;

2.2. w załączniku nr 1:

2.2.1. w pkt 5.2.6.1:

2.2.1.1. akapit 3. powinien otrzymać brzmienie:

„Znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” (rys. 5.2.6.3) stosuje się w celu oznaczenia miejsca przeznaczonego do przechodzenia pieszych oraz miejsca przeznaczonego do przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi, albo miejsca przeznaczonego do obu tych czynności.”;

2.2.1.2. akapit 4. powinien otrzymać brzmienie:

„Powierzchnię przejścia i przejazdu wyznacza się znakami poziomymi P-10 i P-11 umieszczonymi obok siebie, albo na wspólnej powierzchni.”;

2.2.1.3. akapit 5. powinien otrzymać brzmienie:

„Znaki D-6, D-6a i D-6b umieszcza się od strony nadjeżdżających pojazdów w odległości do 0,6 m od bliższej im krawędzi powierzchni, na której wyznaczone jest przejście dla pieszych lub/i przejazd dla rowerzystów – podana odległość nie dotyczy dodatkowych znaków umieszczonych na odwrotnych stronach umieszczonych w niej znaków D-6, D-6a i D-6b, a także dodatkowych znaków umieszczonych nad jezdnią, które mogą być umieszczone w odległości od 1,0 m przed przywołaną powierzchnią do 1,0 m za tą powierzchnią (zalecane umieszczenie w osi tej powierzchni). Jeżeli uzasadniają to warunki lokalne, dopuszcza się umieszczenie znaku D-6, D-6a lub D-6b obok jezdni, torowiska lub drogi dla rowerów dalej niż 0,6 m przed rzezoną krawędzią, jednak nie dalej niż 2,0 m przed nią.”;

2.2.2. w pkt 5.2.6.5 treść punktu powinna otrzymać brzmienie:

„Znaki D-6a i D-6b stosuje się w każdym przypadku, gdy na jezdni został wyznaczony przejazd dla rowerzystów występujący samodzielnie lub obok przejścia dla pieszych, albo na wspólnej powierzchni z przejściem. Przejazdy dla rowerzystów należy wyznaczać na jezdni za pomocą znaku poziomego P-11.”.

## UZASADNIENIE

Użyte w niniejszym uzasadnieniu określenia oznaczają:

- Zsd – rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych,
- Swt – rozporządzenie 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,
- Pord – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

### 1. Zmiany w Zsd

#### 1.1. Do pkt 1.1 w projekcie

Obowiązujące przepisy prawa krajowego określają minimalne szerokości poszczególnych elementów infrastrukturalnych dla pieszych i rowerów na drogach publicznych. I tak minimalna szerokość ciągu złożonego z:

- ścieżki pieszo-rowerowej na terenie zabudowy – wynosi 3,0 m,
- ścieżki pieszo-rowerowej poza terenem zabudowy – wynosi 2,5 m,
- ścieżki rowerowej jednokierunkowej i chodnika – wynosi 3,0 m + 0,5 m\* (\* jeżeli ścieżka rowerowa jest dwukierunkowa) + 0,5 m\*\* (\*\* jeżeli chodnik jest usytuowany bezpośrednio przy jezdni, pasie postojowym lub zatoce postojowej).

Z kolei minimalna szerokość połączonych jednostronnie:

- przejścia dla pieszych i jednokierunkowego przejazdu dla rowerzystów – wynosi 4,3 m w obszarze zabudowanym, a 5,8 m poza obszarem zabudowanym,
- przejścia dla pieszych i dwukierunkowego przejazdu dla rowerzystów – wynosi 5,5 m w obszarze zabudowanym, a 7,0 m poza obszarem zabudowanym.

Większe szerokości ww. przejść/przejazdów niż ww. ciągów skutkują tym, że na wielu przedłużeniach ciągów pieszo-rowerowych nie ma możliwości wyznaczenia nienakładających się na siebie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów o prawidłowych szerokościach.

Rozwiązaniami tego problemu, zgodnymi z obowiązującymi przepisami, są:

- wyznaczenie przejścia w całości obok przejazdu wyznaczonego na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego,
- albo wyznaczenie na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego samego przejazdu.

Rozwiązania te utrudniają jednak ruch pieszych z powodu odpowiednio:

- wystawiania zdecydowanej większości przejścia poza przedłużenie drogi dla rowerów i pieszych lub drogi dla pieszych,
- albo braku pierwszeństwa pieszych przed pojazdami oraz konieczności ustępowania miejsca rowerzystom.

W związku z powyższym zachodzi uzasadniona potrzeba dopuszczenia przepisami prawa rozwiązania polegającego na wyznaczeniu przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych w tym samym miejscu.

Postulowany ust. 3 sankcjonuje takie rozwiązanie. Wyjaśnia on przy tym jednoznacznie, że w miejscu przejście-przejazdu zakaz jazdy wzdłuż po przejściu dla pieszych, stanowiący art. 26 ust. 3 pkt 3 Pord, nie dotyczy jazdy rowerem lub wózkiem rowerowym. Ponadto postulowany ustęp nakłada na rowerzystów korzystających z tego miejsca określone obowiązki, w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu – dokładniejsze wytłumaczenie tej kwestii zawiera pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.

#### 1.2. Do pkt 1.2 w projekcie

W obecnym stanie prawnym znak D-6b może oznaczać różne położenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów (kolejność występowania dla danego kierunku, odległość pomiędzy itd.). Zatem skoro znak D-6b może oznaczać różne konfiguracje przejścia/przejazdu, które rozstrzygają dopiero znaki poziome, to znak ten może oznaczać także przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów wyznaczone na wspólnej powierzchni. Jest to tym bardziej zasadne, że wprowadzenie nowego znaku pionowego, służącego do oznaczania przejście-przejazdów, spowodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych nakładów pracy i kosztów związanych z produkcją, zakupem i umieszczeniem takich znaków.

## 2. Zmiany w Swt

### 2.1. Do pkt 2.1.1.1 w projekcie

Po pierwsze podana akapicie 5. przesłanka dotycząca braku miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu jest wątpliwa, ponieważ przejście i przejazd połączone jednostronnie zachowują swoje odrębności, po prostu nie ma między nimi odstępu. Zatem przesłanka ta jest zbędna, tym bardziej, że w akapicie zawarto ogólny wymóg uzasadnienia przez warunki lokalne.

Po drugie akapit w obecnym brzmieniu dopuszcza jedynie zmniejszenia odległości między znakiem P-11 a znakiem P-10 skokowo z 0,5 m do 0,0 m (jednostronne połączenie). Uniemożliwia to w wielu miejscach lepsze dopasowanie położenia przejścia i przejazdu do infrastruktury drogowej, np. w przypadku oddzielenia drogi dla pieszych od drogi dla rowerów bezpośrednio przed przejściem/przejazdem obrzeżem o szerokości 0,1 m. Zatem zasadnym jest dopuszczenie zmniejszenia odległości między znakiem P-11 a znakiem P-10 poniżej 0,5 m do dowolnej nieujemnej wartości, pod warunkiem oznaczenia powierzchni przejazdu dla rowerzystów barwą czerwoną.

Po trzecie w ostatnim zdaniu akapitu występuje niezbyt zrozumiałe sformułowanie „przejściem dla rowerów”.

### 2.2. Do pkt 2.1.1.2 w projekcie

Separacja ruchu pieszych i ruchu rowerów zapewnia wyższy poziom bezpieczeństwa niż połączenie ich ruchów, głównie ze względu na różnice w prędkościach między nimi. Zatem możliwość wyznaczenia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów na wspólnej powierzchni powinna być ograniczona wyłącznie do przypadku braku na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu o prawidłowych szerokościach. Należy przy tym podkreślić, że jest to możliwość a nie obowiązek – o tym, czy zastosować to czy inne rozwiązanie, np. samodzielny przejazd dla rowerzystów, każdorazowo będzie decydować organ zarządzający ruchem.

Przyjęta konstrukcja oznakowania poziomego przejście-przejazdu jest analogiczna jak konstrukcja takiego oznakowania stosowana w innych krajach, m.in. w Austrii (przykładowy opis: <https://www.fuerboeck.at/verkehrsrecht/stvo/novellen/30/> ).

Jako że w konstrukcji tej pasy oznaczające przejście dla pieszych wyraźnie dominują wizualnie nad liniami oznaczającymi przejazd dla rowerzystów, możliwe jest późne zauważenie tak wyznaczonego przejazdu przez kierującego pojazdem. Dlatego, aby ograniczyć zbyt śmiało korzystanie przez rowerzystów z przejście-przejazdów, postulowany ust. 3 w § 88 Zsd nakłada określone obowiązki na kierujących rowerami lub wózkami rowerowymi.

Po pierwsze użyte tam sformułowanie „korzystając z” rozciąga rzeczne obowiązki na zarówno przejeżdżanie po przejście-przejeździe jak i wjeżdżanie na niego.

Po drugie określony tam obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 22 Pord, obliuguje rowerzystę do przygotowania się do odpowiednio szybkiego reagowania na zachowania zarówno pieszych jak i kierujących pojazdami. Przykładowo rowerzysta nie powinien, przede wszystkim dla własnego bezpieczeństwa, wjeżdżać bezpośrednio przed samochód, który nie zatrzymuje się przed przejście-przejazdem.

Po trzecie określony tam obowiązek powolnej jazdy, sprecyzowany jako jazda z prędkością maksymalnie 10 km/h, ma na celu uniknięcie sytuacji niezauważenia przez kierującego pojazdem rowerzysty wjeżdżającego na lub przejeżdżającego przez przejście-przejazd z dużą prędkością, szczególnie na jezdniach o więcej niż jednym pasie ruchu przeznaczonym do jazdy w danym kierunku.

Po czwarte określony tam obowiązek ustępowania miejsca pieszym ma na celu ustalenie dla przejście-przejazdu analogicznej relacji rowerzysty-pieszego, jak na drodze dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 Pord).

2.3. Do pkt 2.2.1.1 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.

2.4. Do pkt 2.2.1.2 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.

2.5. Do pkt 2.2.1.3 w projekcie

Po pierwsze zawarte w akapicie 5. sformułowanie: „w odległości do 0,5 m od krawędzi przejścia lub przejazdu od strony nadjeżdżających pojazdów” dopuszcza np. umieszczenie znaku D-6b między przejściem dla pieszych i przejazdem dla rowerzystów wyznaczonymi obok siebie, ponieważ nie precyzuje, że znaki umieszcza się przy pierwszej krawędzi od strony nadjeżdżających pojazdów. Zatem zasadnym jest zastąpić je sformułowaniem: „od strony nadjeżdżających pojazdów w odległości do 0,6 m od bliższej im krawędzi powierzchni, na której wyznaczane jest przejście dla pieszych lub/i przejazd dla rowerzystów”. Nieznaczne zwiększenie odległości z 0,5 m na 0,6 m ma na celu ułatwienie umieszczania znaków w związku z koniecznością np. zachowania skrajni drogowej.

Po drugie podana w akapicie odległość nie powinna dotyczyć zalecanych (nie obowiązkowych) znaków umieszczonych na odwrotach umieszczonych w niej znaków D-6, D-6a i D-6b (z oczywistych względów), a także zalecanych znaków umieszczonych nad jezdnią, ponieważ nie pozwala to na umieszczenie tych znaków np. nad osią powierzchni przeznaczoną do przekraczania drogi w postaci podświetlanego znaku dwustronnego z lampą oświetlającą tę powierzchnię. Zatem zasadnym jest dodanie na końcu pierwszego zdania odstępstwa w postulowanym brzmieniu.

Po trzecie akapit w obecnym brzmieniu uniemożliwia w wielu miejscach lepsze dopasowanie lokalizacji znaku D-6, D-6a lub D-6b do infrastruktury drogowej, np. umieszczenia na latarni usytuowanej w odległości ok. 1,0 m przed bliższą krawędzią powierzchni przeznaczoną do przekraczania drogi. Zatem zasadnym jest dodanie zdania drugiego w postulowanym brzmieniu.

2.6. Do pkt 2.2.2 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.