

Projekt zmian w rozporządzeniach, z dnia 10 stycznia 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. Znak P-11a „przejazd współdzielony” oznacza miejsce przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych występujących wspólnie na jednej powierzchni. W miejscu oznaczonym znakiem P-11a nie obowiązuje zakaz jazdy rowerem lub wózkiem rowerowym wzdłuż po przejściu dla pieszych, jednak kierujący tymi pojazdami są obowiązani w tym miejscu zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym przekraczającym drogę poprzeczną.”;

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

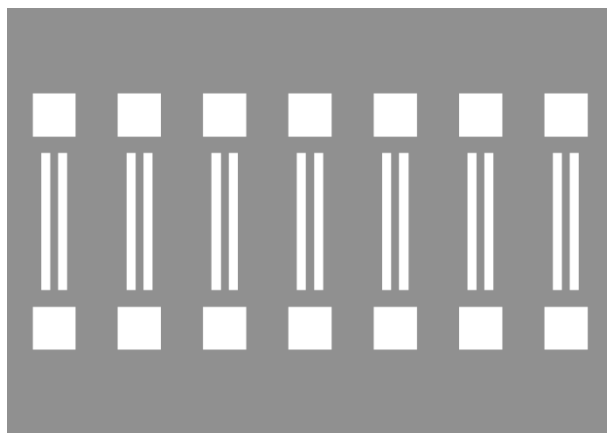
„3. Znak D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” oznacza położone obok siebie miejsca, o których mowa w ust. 1 i 2, albo miejsce, o którym mowa w § 88 ust. 3.”;

1.3. w załączniku do rozporządzenia:

1.3.1. w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” (opisowej) po pkt 14 powinien zostać dodany pkt 14a w brzmieniu:

„14a) P-11a „przejazd współdzielony”;;”;

1.3.2. w części „ZNAKI DROGOWE POZIOME” (rysunkowej) po rysunku znaku P-11 powinien zostać dodany rysunek znaku P-11a:



P-11a

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 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.”;

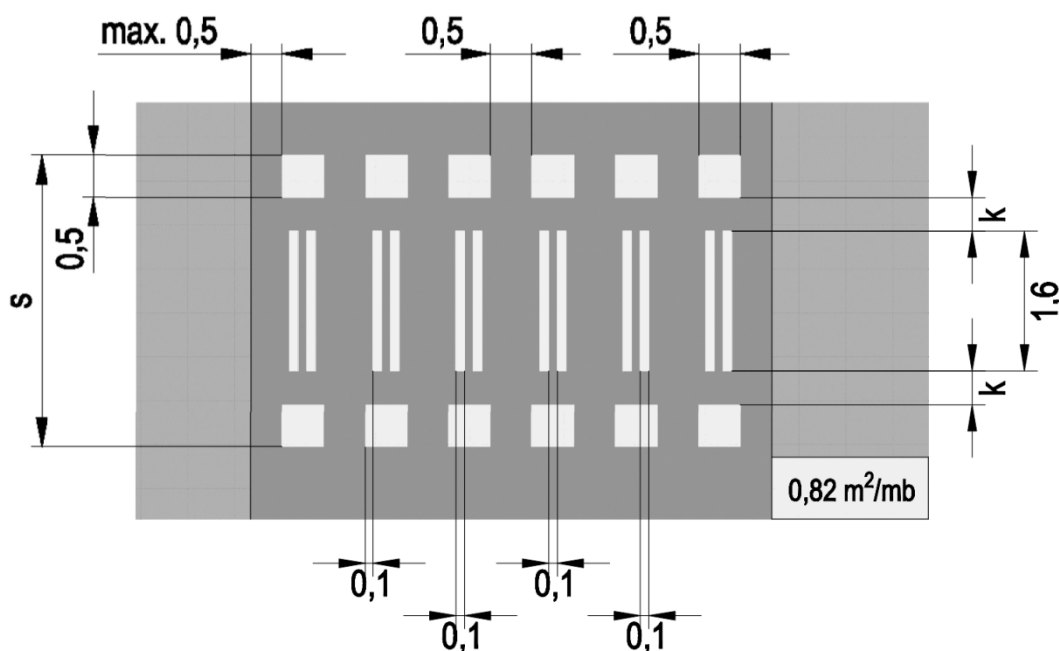
2.1.2. po pkt 4.2.2 powinien zostać dodany pkt 4.2.2a w brzmieniu:

„4.2.2a. Przejazdy współdzielone

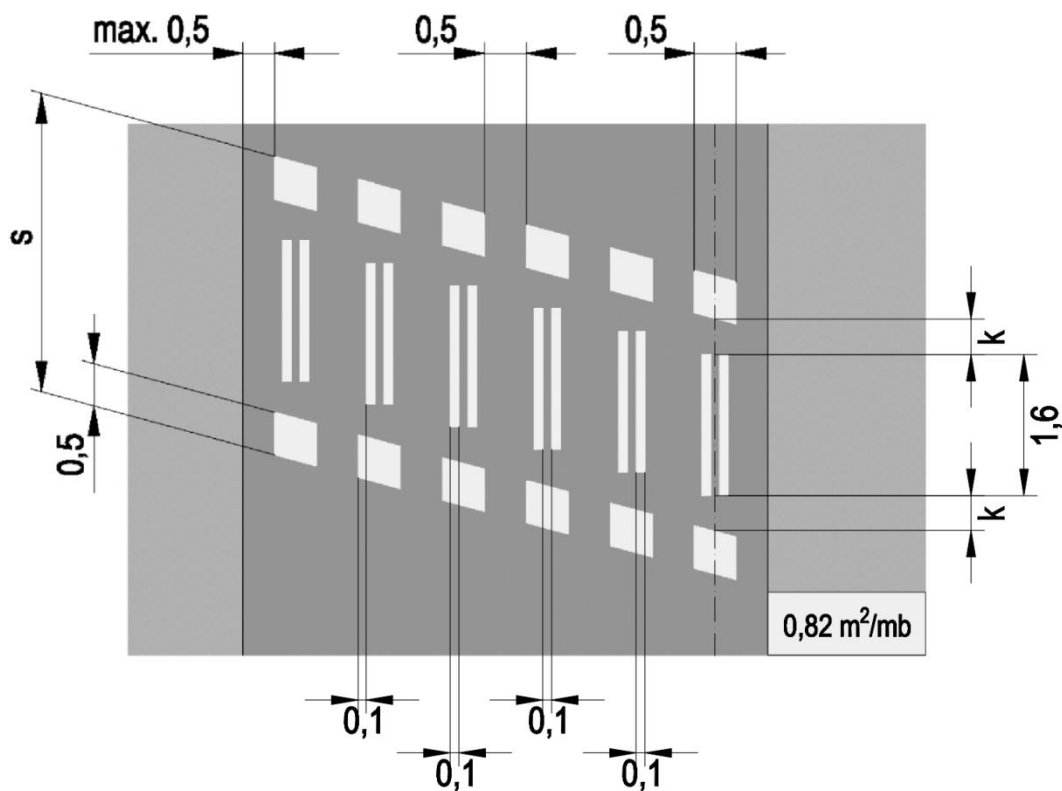
Znak P-11a „przejazd współdzielony” (rys. 4.2.2a.1) można stosować w przypadku braku możliwości wyznaczenia obok siebie na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego:

- 1) przejazdu dla rowerzystów na szerokości:
 - a) co najmniej 1,5 m – jeżeli ciąg jest jednokierunkowy dla rowerów,
 - b) lub co najmniej 2,0 m – jeżeli ciąg jest dwukierunkowy dla rowerów;
- 2) przejścia dla pieszych na szerokości co najmniej 1,5 m.

Rys. 4.2.2a.1. Znak P-11a:



a) wyznaczający przejazd współdzielony prostopadły do osi jezdni



b) wyznaczający przejazd współdzielony skośny do osi jezdni

Przejazdy współdzielone wyznacza się na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego na całej jego szerokości, przy czym całkowita szerokość przejazdu s nie może być mniejsza niż 3,0 m. Zasady i sposób umieszczania znaku P-11a są analogiczne jak znaku P-11. Powierzchnię przejazdu współdzielonego oznacza się barwą czerwoną.”;

2.2. w załączniku nr 1:

2.2.1. w pkt 5.2.6.1

2.2.1.1. akapit 4. powinien otrzymać brzmienie:

„Powierzchnię przejścia i przejazdu wyznacza się znakami poziomymi P-10 i P-11 umieszczonymi obok siebie, albo znakiem poziomym P-11a.”;

2.2.1.2. 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 znaków umieszczonych na odwrotnych stronach umieszczonych w niej znaków D-6, D-6a i D-6b, a także znaków umieszczonych nad jezdnią, które mogą być umieszczone w odległości od 1,0 m przed rzeczoną krawędzią do 1,0 m za osią przywołanej 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 rzeczoną 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 wspólnie na jednej powierzchni z przejściem. Przejazdy dla rowerzystów należy wyznaczać na jezdni za pomocą znaku poziomego P-11, albo znaku poziomego P-11a.”.

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.

Zatem zachodzi uzasadniona potrzeba dopuszczenia przepisami prawa rozwiązania polegającego na wyznaczeniu przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych w tym samym miejscu. Jednocześnie, aby zapobiec nadmiernemu stosowaniu takiego rozwiązania, konieczne jest dokładne określenie zasad warunkujących jego zastosowanie.

Postulowany ust. 3 sankcjonuje rozwiązanie w postaci nowego znaku poziomego P-11a oznaczającego tzw. przejazd współdzielony, tj. miejsce przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych występujących wspólnie na jednej powierzchni. Ponadto postulowany ustęp określa, że w miejscu takiego przejazdu nie obowiązuje zakaz jazdy rowerem lub wózkiem rowerowym wzdłuż po przejściu dla pieszych, stanowiący art. 26 ust. 3 pkt 3 Pord, oraz że kierujący tymi pojazdami są obowiązani w tym miejscu zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym przekraczającym drogę poprzeczną, analogicznie jak na drodze dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 Pord).

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 przejazd współdzielony. Jest to tym bardziej zasadne, że wprowadzenie nowego znaku pionowego, służącego do oznaczania przejazdów współdzielonych, spowodowałoby konieczność poniesienia dodatkowych nakładów pracy i kosztów związanych z produkcją, zakupem i umieszczeniem takich znaków.

1.3. Do pkt 1.3.1 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 1.1 niniejszego uzasadnienia.

1.4. Do pkt 1.3.2 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 1.1 niniejszego uzasadnienia. Natomiast argumentację dotyczącą konstrukcji znaku P-11a zawiera pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.

2. Zmiany w Swt

2.1. Do pkt 2.1.1 w projekcie

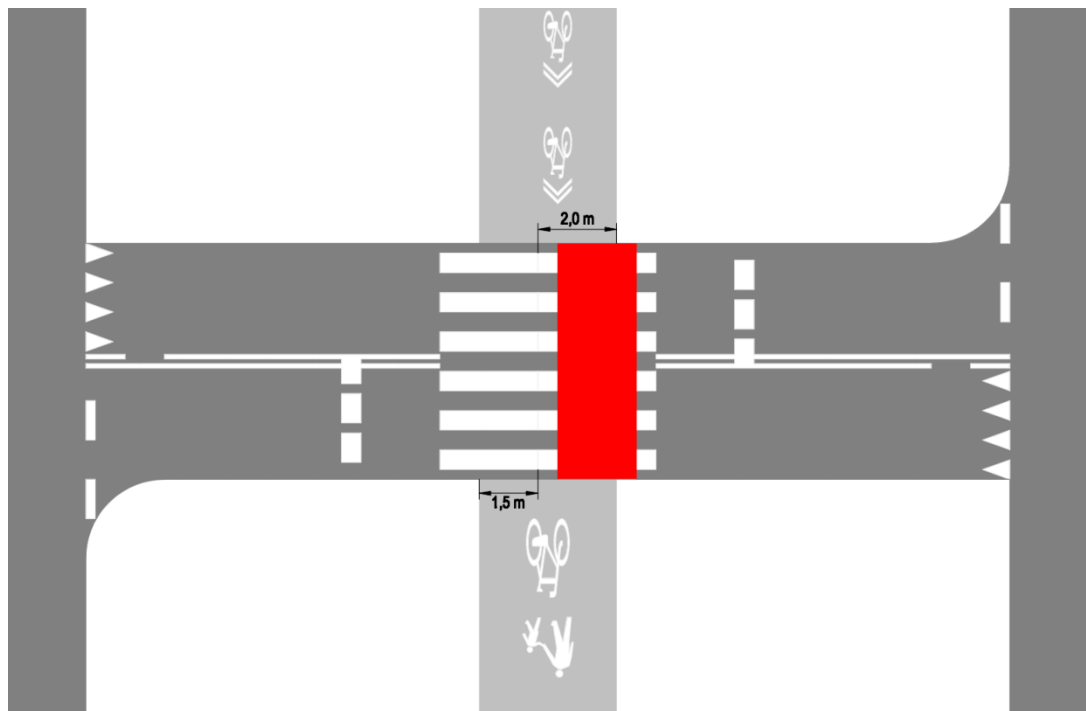
Po pierwsze podana akapicie 5. przesłanka dotycząca braku miejsca na wyznaczenie odrębnego przejścia i przejazdu jest wątpliwa, ponieważ przejście i przejazd połączone jednostronnie zachowują swoje odrębności, po prostu nie ma między nimi odstępu. Zatem przesłanka ta jest zbędna, tym bardziej, że w akapicie 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 2.1.2 w projekcie

W przypadku ciągu pieszo-rowerowego o dostatecznej szerokości, który jest dostatecznie odsunięty od najbliższych jezdni lub torowisk równoległych, przejazd dla rowerzystów i przejście dla pieszych mogą wystawać poza przedłużenie ciągu, czego przykład widać na rysunku 1.



Rys. 1. Przykład przejścia dla pieszych i dwukierunkowego przejazdu dla rowerzystów wystających poza przedłużenie drogi dla rowerów i pieszych na dwukierunkowej nawrotce

Wówczas nie ma potrzeby wyznaczania przejazdu współdzielonego, ponieważ rowerzyści i piesi mają dostatecznie dużo miejsca, a separacja ruchu rowerów i pieszych zapewnia wyższy poziom bezpieczeństwa. Zatem możliwość wyznaczenia przejazdu współdzielonego powinna być ograniczona wyłącznie do sytuacji braku możliwości wyznaczenia obok siebie na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego co najmniej określonych szerokości przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych. Owe określone szerokości powinny wynosić tyle samo co minimalne szerokości odpowiednich ścieżek rowerowych oraz chodnika nieusytuowanego bezpośrednio przy jezdni.

Przyjęta konstrukcja znaku P-11a wynika z trzech czynników.

Po pierwsze nałożenie na siebie znaków P-10 i P-11 wyglądałoby jak znak P-10. Z kolei w stosowanym m.in. w Czechach rozwiązaniu wyznaczenia przejścia dla pieszych wewnątrz przejazdu dla rowerzystów, widocznym na rysunku 2, pasy oznaczające przejście wyraźnie dominują wizualnie nad liniami oznaczającymi przejazd.



Rys. 2. Czeskie oznakowanie poziome V 8c „Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty” (źródło: <http://www.schroter.cz/zn11vod/znvodor-v8c.htm>)

Kierujący pojazdem dojeżdżając do powierzchni jezdni lub torowiska oznaczonej jako przejście dla pieszych powinien spodziewać się pieszych przechodzących po lub wchodzących na tę powierzchnię, więc mógłby nie być w stanie dostrzec w porę szybszego od nich rowerzysty przejeżdżającego po lub wjeżdżającego na tę powierzchnię. Z kolei dojeżdżając do powierzchni jezdni lub torowiska oznaczonej jako przejazd dla rowerzystów kierujący pojazdem powinien spodziewać się rowerzystów przejeżdżających po lub wjeżdżających na tę powierzchnię, więc powinien być w stanie dostrzec w porę również wolniejszego od nich pieszego przechodzącego po lub wchodzącego na tę powierzchnię.

Zatem z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lepiej jest oprzeć oznakowanie poziome przejazdu współdzielonego na znaku P-11 niż znaku P-10.

Po drugie przepisy pkt 5.2.6 załącznika nr 1 do Swt nie dopuszczają pominięcia oznaczenia powierzchni przejazdu dla rowerzystów znakiem P-11 (pkt 5.2.6.5) tak, jak dopuszczają pominięcie oznaczenia powierzchni przejścia dla pieszych znakiem P-10 (pkt 5.2.6.3). Zatem niedopuszczalne jest wyznaczenie przejazdu dla rowerzystów wyłącznie znakiem pionowym na powierzchni jezdni lub torowiska oznaczonej jako przejście dla pieszych.

Po trzecie symbole umieszczone między kreskami linii oznaczających przejazd współdzielony odróżniają wizualnie powierzchnię takiego przejazdu od powierzchni klasycznego przejazdu dla rowerzystów. Pojedynczy symbol „||” stanowią dwie zbliżone do siebie linie równoległe do osi jezdni lub torowiska. Wybór tego symbolu jest podyktowany wywoływaniem skojarzenia z pasem przejścia dla pieszych, przypominaniem wraz z kreskami przed i za nim z perspektywy kierującego pojazdem liczby 2 w zapisie rzymskim, a także łatwością i niskim kosztem wykonania. Zatem znak P-11a w połączeniu ze znakami D-6b dostatecznie wyróżniają przejazd współdzielony. Należy przy tym zwrócić uwagę, że art. 14 pkt 1 lit. a Pord zabrania wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, więc prawidłowe wchodzenie przez pieszego na przejazd współdzielony nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu nawet w przypadku braku szczególnej ostrożności ze strony kierującego pojazdem.

Postulowany pkt 4.2.2a uwzględnia ww. czynniki. Ponadto postulowany punkt określa, że przejazdy współdzielone wyznacza się na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego na całej jego szerokości, przy czym całkowita szerokość przejazdu nie może być mniejsza niż 3,0 m, jak dwukierunkowego przejazdu dla rowerzystów, a znak P-11a umieszcza się analogicznie jak znak P-11, oraz że powierzchnię przejazdu współdzielonego oznacza się barwą czerwoną, w celu zwiększenia jego widoczności.

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

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 znaków umieszczonych na odwrotach umieszczonych w niej znaków D-6, D-6a i D-6b (z oczywistych względów), a także 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.

2.5. Do pkt 2.2.2 w projekcie

Zmiana jest konsekwencją zmiany opisanej w pkt 2.2 niniejszego uzasadnienia.