



## **Opinia w sprawie stosowania kombinacji znaków C-16 i T-22 dla dopuszczenia ruchu rowerów na ciągach pieszych**

Autor opinii: dr inż. Tadeusz Kopta  
mgr Aleksander Buczyński  
Marcin Hyla  
mgr inż. Bartłomiej Lustofin

Naczelnik Wydziału Studiów: mgr inż. Grzegorz Obara  
Dyrektor Departamentu Studiów: mgr inż. Marek Rolla

Warszawa - Kraków, lipiec 2011 r.

## Spis treści

1.	Wprowadzenie .....	3
2.	Cel i zakres zastosowania C-16 i T-22 .....	3
3.	Uwarunkowania prawne .....	5
3.1.	Podstawa prawna .....	5
3.2.	Dopuszczalność stosowania T-22 pod znakami nakazu .....	6
3.3.	Interpretacja znaczenia kombinacji znaków .....	6
3.4.	Kategoryzacja znaków drogowych .....	7
4.	Przykłady zastosowania .....	8
4.1.	Niemcy .....	8
4.2.	Polska .....	10
5.	Podsumowanie .....	10

## 1. Wprowadzenie

Niniejsza opinia omawia cel, zakres, podstawy prawne i przykłady zastosowania ciągu pieszego z dopuszczonym ruchem rowerów, oznakowanego kombinacją znaków C-16 i T-22. Oznakowanie to służy dopuszczeniu ruchu rowerzystów na chodniku, ale bez obowiązku korzystania z niego, co wymusza kombinacja

C-13/16. Tego typu rozwiązania są popularne m.in. w Niemczech, Austrii i Szwajcarii, a ostatnio coraz częściej także w Polsce. Umiejętne stosowanie C-16+T-22, pozwala prowizorycznie poprawić spójność i bezpieczeństwo sieci tras rowerowych bez konieczności kosztownej przebudowy.

Autorzy niniejszej opinii dziękują mgr. Ryszardowi Rakowerowi za współpracę przy analizie uwarunkowań prawnych.

## 2. Cel i zakres zastosowania C-16 i T-22

Celem zastosowania kombinacji znaków C-16 i T-22 jest danie rowerzystom wyboru części drogi z której chcą korzystać w sytuacji, w której niemożliwe jest – w związku np. z uwarunkowaniami ekonomicznymi lub terenowymi – zapewnienie infrastruktury w pełni odpowiadającej potrzebom wszystkich użytkowników rowerów.

Kombinacja znaków C-16 i T-22 jest często jedynym zgodnym z prawem sposobem wpuszczenia rowerzystów na ciąg pieszy czy pieszo-jezdny poza jezdnią. Wymogi przepisów prawa budowlanego (rozporządzenie w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie z 2 marca 1999 r. – Dz. U. z 1999 r. Nr 43, poz. 430) stawiają konkretne wymagania dotyczące szerokości (minimum 1,5 m dla drogi jednokierunkowej oraz 2,0 m dla drogi dwukierunkowej) oraz skrajni drogi rowerowej (0,2 m poza krawędź). W dodatku należy zachować skrajnię jezdni (0,5 m poza krawędź). Z kolei zapisy dotyczące przekrojów drogi rowerowej z dopuszczonym ruchem pieszym są nieczytelne, gdyż w świetle ustawy Prawo o Ruchu Drogowym na większości dróg rowerowych ruch pieszy jest w jakiejś formie dopuszczony. W przypadku kombinacji znaków C-16 i T-22 obowiązują wyłącznie przepisy prawa budowlanego dot. chodników (dróg dla pieszych).

Kombinacja znaków C-16 i T-22 nie jest tożsama ze znakiem C-13 i pochodnymi (droga dla rowerów). Konsekwencje prawne użycia tych znaków są różne. Stąd są to dwa zupełnie różne instrumenty, które ma do dyspozycji zarządca drogi. Znak C-13 i pochodne, umieszczone zgodnie z § 2 pkt. 1 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393) po prawej stronie jezdni, oznaczają na podstawie art. 33 ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (a także w myśl Porozumienia Europejskiego do Konwencji Wiedeńskiej o Ruchu Drogowym, Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 44) obowiązek korzystania przez rowerzystę z drogi rowerowej.

Tymczasem znak C-16 z tabliczką T-22 takiego obowiązku nie narzuca, pozostawiając rowerzystom wybór, czy chcą jechać jezdnią, czy też wolą poruszać się po tak oznakowanym ciągu. Jest to szczególnie korzystne w dwóch przypadkach:

- kiedy ciąg ma jakość utrudniającą poruszanie się po nim na rowerze, w szczególności w porównaniu do jezdni;
- kiedy z danej trasy korzystają rowerzyści o bardzo silnie zróżnicowanych potrzebach i możliwościach (np. zarówno sportowcy, turyści rowerowi z dużym i ciężkim bagażem jak i rodziny z dziećmi na rowerach, osoby starsze czy rowerzyści niedoświadczeni) i nie istnieje możliwość zapewnienia na drodze rowerowej takich parametrów, aby wszyscy ci użytkownicy mogli z niej korzystać bezpiecznie i wygodnie.

Idea „opcjonalnej” organizacji ruchu rowerowego wynika ze zrozumienia, że:

- zderzenie tylne jest tylko jednym z wielu i wcale nie najczęstszym rodzajem wypadku z udziałem rowerzysty<sup>1</sup>, w związku z czym segregacja ruchu rowerowego nie zawsze poprawia bezpieczeństwo, a czasem może je nawet pogorszyć<sup>2</sup>;
- zarówno same rowery jak i użytkownicy rowerów są różni: różnice obejmują m.in. wymiary roweru, prędkość i stabilność jazdy, tolerancję na nierówności i uskoki.

Rozwiązania wymuszające korzystanie przez wszystkich użytkowników rowerów z tej samej części drogi wymagają zapewnienia na niej odpowiednich warunków: jeśli każdy rowerzysta ma korzystać z drogi dla rowerów poza jezdnią, powinna ona mieć m.in. promienie łuków, równość nawierzchni i odległości widoczności dostosowane do prędkości 30 km/h; jeśli każdy rowerzysta ma się poruszać na zasadach ogólnych jezdni, prędkość miarodajna na niej nie powinna przekraczać 30 km/h. Jeśli warunki te nie zostaną spełnione, przynajmniej część rowerzystów zostanie narażona na zwiększone ryzyko w porównaniu do sytuacji dającej możliwość wyboru.

Zaletą kombinacji znaków C-16 i T-22 jest możliwość dostosowania wyboru części drogi, po której porusza się rowerzysta, do typu roweru oraz uwarunkowań psychofizycznych jego użytkownika. Użytkownik doświadczony, poruszający się szybciej i pewniej czujący się w ruchu ulicznym, na rowerze szosowym lub np. z większym obciążeniem, wybierze jezdnię. Użytkownik początkujący lub mniej sprawny fizycznie (dziecko, osoba starsza), poruszający się wolniej i mniej pewnie, wybierze chodnik. W ten sposób każdy z nich zredukuje ryzyko wystąpienia tych zdarzeń, które najbardziej mu zagrażają. Użytkownik „szybszy” zredukuje ryzyko konfliktu z pieszymi na ciągu, zderzeń z pojazdami na drogach i zjazdach poprzecznych, a także uszkodzenia roweru np. na nierównościach nawierzchni. Użytkownik „wolniejszy” poruszając się po chodniku wyeliminuje ryzyko wypadku podczas wyprzedzania przez samochód na jezdni.

Ciągi, na których ruch rowerowy jest dopuszczony, ale rowerzyści nie mają obowiązku korzystania z nich, są szczególnie często spotykane w Niemczech. Jest to spowodowane istotną zmianą w podejściu do ruchu rowerowego w ciągu ostatnich 15 lat, znaczną liczbą starszych ścieżek rowerowych niespełniających współczesnych standardów i stwierdzoną poprawą bezpieczeństwa dzięki możliwości wyboru przez rowerzystę w takich przypadkach części drogi, z której ma korzy-

---

<sup>1</sup> Patrz np. „Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów 2006-2008”, GDDKiA 2009.

<sup>2</sup> Szerzej problem ten omawia np. Marcin Hyła w „Ruch rowerowy: segregacja czy integracja” (Zielone Światło nr 14/2008).

stać. Przykładowo w Berlinie jedynie 150 km z 620 km ścieżek rowerowych objętych jest obowiązkiem korzystania.<sup>3</sup>

Podobne oznakowanie spotykane jest w Austrii i Szwajcarii. Również we Francji korzystanie z większości ścieżek rowerowych poza jedną jest nieobowiązkowe dla rowerzysty, ale w tym przypadku stosowane jest specyficzne, nie mające polskiego odpowiednika oznakowanie.

### **3. Uwarunkowania prawne**

#### **3.1. Podstawa prawna**

Przepisy dotyczące stosowania kombinacji znaków C-16 (droga dla pieszych) oraz T-22 (nie dotyczy rowerzystów) są jednoznaczne. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 grudnia 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. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181) w Załączniku 1 w rozdziale 4.2.17 mówi:

*„Znak C-16 „droga dla pieszych” (rys. 4.2.17.1) stosuje się w celu wyeliminowania z drogi ruchu pojazdów i dopuszczenia wyłącznie ruchu pieszych. Znak ten umieszcza się na początku drogi (ciągu) przeznaczonej wyłącznie dla pieszych. Znak C-16 umieszcza się przede wszystkim na drogach położonych np. w centrach handlowych miast, na których występuje znaczne natężenie ruchu pieszego - gdzie wyeliminowanie ruchu pojazdów wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa pieszych i ułatwi im korzystanie z drogi. Znak C-16 umieszcza się również w osiedlach mieszkaniowych, na drogach publicznych, których przeznaczenie (tylko dla pieszych) może budzić wątpliwości. Znak tego nie umieszcza się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste.”*

Niektórzy zarządcy dróg zgłaszają wątpliwości w związku z końcowym zdaniem przywołanego wyżej rozdziału 4.2.17 (*„Znaku tego nie umieszcza się na chodnikach oraz innych drogach, których przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste”*). Zdanie to w sytuacji dopuszczenia ruchu rowerowego nie ma zastosowania, bo przeznaczenie danego ciągu nie jest już oczywiste, a ponadto istotne jest wyłączenie dla innych niż piesi uczestników ruchu i poinformowanie o tym uczestników ruchu drogowego.

Jednocześnie ten sam akt prawny w załączniku 1 w rozdziale 4.1.1 stwierdza co następuje:

*„Pod znakami nakazu dopuszcza się stosowanie tabliczek z napisami zezwalającymi niektórym uczestnikom ruchu na niestosowanie się do znaków, według zasad określonych w punktach 3.1, 3.2.1 i 3.2.2.”*

---

<sup>3</sup> Za <http://www.berlin.de/polizei/verkehr/liste/archiv/28671/>

Punkty 3.1, 3.2.1 i 3.2.2 jednoznacznie określają zasady umieszczania tabliczek z wyjątkami. W całym tekście aktu prawnego wraz załącznikami jest tylko jeden wyjątek dla znaków nakazu, pod którymi tabliczki nie wolno umieszczać (rozdział 4.2.19):

*„Jeżeli na drodze konieczne jest dopuszczenie ruchu pojazdów innych niż rowery np. pojazdów zaopatrzenia nie stosuje się znaku C-13/16. W takich przypadkach stosuje się znak B-1 z tabliczką T-22 oraz tabliczkę wskazującą, jakich innych pojazdów zakaz nie dotyczy.”*

Z tego jasno wynika, że pozostałe znaki nakazu, w tym znak C-16, mogą być wyposażone w odpowiednie tabliczki z wyjątkami.

### **3.2. Dopuszczalność stosowania T-22 pod znakami nakazu**

Wskazanie w rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych możliwości umieszczania tabliczek T-22 pod znakami B-1, B-2, B-21, B-22 i D-3 nie wyklucza ich umieszczania pod innymi znakami (w szczególności znakami nakazu, do jakich należy C-16), o ile istnieje ku temu podstawa prawna. Podstawę taką stanowią - w przypadku znaków nakazu - omówione wyżej postanowienia rozdziału 4.1.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia z 3 lipca 2003 r., odsyłające do zasad obowiązujących w przypadku znaków nakazu.

Gdyby przyjąć stosowaną przez niektórych zarządców interpretację wykluczającą (patrz końcowe zdanie rozdziału 4.2.17), niemożliwe byłoby także – spotykane w wielu miejscach (np. na Starym Mieście w Poznaniu) i niejednokrotnie niezbędne – stosowanie tabliczek T-22 pod znakami C-2 i C-4.

### **3.3. Interpretacja znaczenia kombinacji znaków**

Znak C-16 nakłada na uczestników ruchu następujące obowiązki:

- **nakaz** korzystania z danej drogi przez pieszych,
- **zakaz** korzystania z niej przez innych uczestników ruchu.

Oczywiste jest, że tabliczka T-22 pod znakiem C-16 nie modyfikuje wspomnianego nakazu korzystania z drogi przez pieszych, ale wyrażony przez znak C-16 zakaz adresowany do innych uczestników ruchu.

W przypadku, gdyby zarządca drogi uznał jednak, że zestawienie znaku C-16 i T-22 może być dla uczestników ruchu mało czytelne, możliwe jest zastosowanie zamiast tabliczki T-22 tabliczki o treści „Dozwolony ruch rowerów” lub podobnej. Podstawę prawną zastosowania takiej tabliczki stanowi przepis załącznika nr 1 do rozporządzenia z 3 lipca 2003 r., wspominający o możliwości modyfikowania znaków nakazu. Takie właśnie tabliczki występują w kilku miejscach w Poznaniu (np. tabliczki „Dopuszczony ruch rowerowy” pod znakami C-16 przy wjazdach na kładkę nad ul. Słowiańską).

Niezależnie od zastosowanej wersji tabliczki, rowerzysta korzystający z tak oznakowanego ciągu zobowiązany jest stosować się do przepisu art. 33 ust. 6 ustawy prawo o ruchu drogowym:

*„Kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.”*

### **3.4. Kategoryzacja znaków drogowych**

Nietrafiona jest podnoszona czasem wątpliwość, że do wyrażania informacji służą znaki z grupy D, a w żadnym wypadku z grupy C. Podział znaków na znaki nakazu, zakazu, informacyjne itd. ma jedynie charakter umowny. Jak wyżej wspomniano, znak C-16 wyraża nie tylko nakaz, ale też zakaz (skierowane do różnych adresatów).

Kwestię kategoryzacji znaków objaśnił Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 23 września 2009 r., sygn. akt I KZP 15/09, OSNKW 2009/10/85:

*„(...) dyrektywa związana z konkretnym znakiem może być dalej idąca niż proste odczytanie podstawowej treści znaku. Jest niewątpliwe, że każdy znak zawiera konkretną informację dla uczestnika ruchu drogowego niezależnie od tego, czy umownie zostanie zaliczony do kategorii znaków ostrzegawczych, zakazu lub nakazu. Problem wszakże nie wyczerpuje się w warstwie informacyjnej. Część tych znaków - obok informacji - wyraża również nakaz lub zakaz określonego zachowania się skierowany do konkretnego uczestnika ruchu drogowego. Uczestnik ruchu drogowego nie może zatem ograniczyć się do poznania jedynie informacji płynącej ze znaku drogowego. Ta informacja ma mu natomiast uświadomić dyrektywy dotyczące jego dalszego postępowania. Takie dyrektywy, obligujące do podjęcia określonego zachowania lub wręcz przeciwnie, właśnie nakazujące powstrzymanie się od takiego zachowania, mogą być powiązane z różnymi rodzajami znaków i samo odwoływanie się do ich powierzchownej kategoryzacji, nie stanowi wystarczającej wskazówki interpretacyjnej.”*



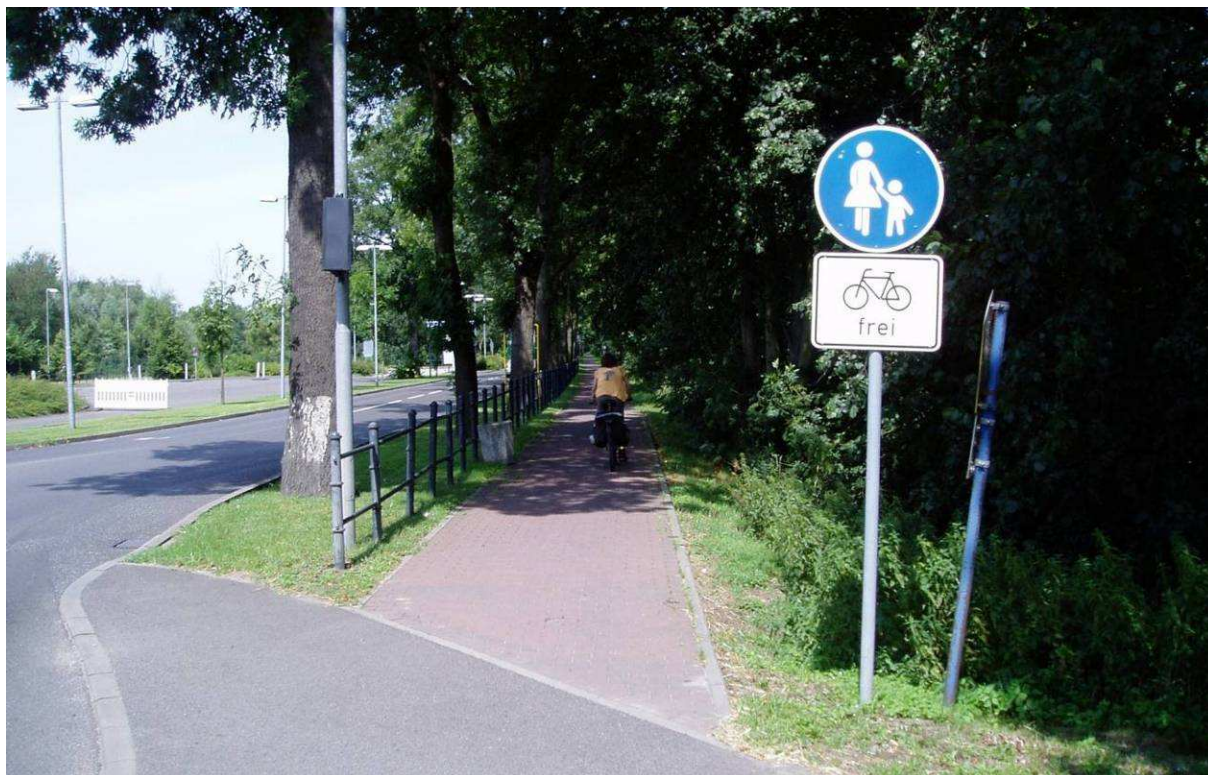
## 4. Przykłady zastosowania

### 4.1. Niemcy



**Rysunek 1.** Ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerów w Görlitz (Niemcy). Fot. Aleksander Buczyński.





**Rysunek 2.** Droga federalna nr 166 (Niemcy) – odcinek od Schwedt do mostu granicznego na Odrze. Ze względu na nawierzchnię z kostki betonowej korzystanie z ciągu jest nieobowiązkowe. Fot. Aleksander Buczyński.



**Rysunek 3.** Przejście drogi S127 przez Rothenburg (Niemcy). Fot. Aleksander Buczyński.

## 4.2. Polska

Również w Polsce zarządcy dróg różnych szczebli wprowadzają oznakowanie C-16 + T-22 lub podobne. Poza wspomnianym wcześniej Poznaniem warto wymienić następujące przykłady:

- Miasto Kraków z powodu braku środków finansowych na realizację dróg dla rowerów wprowadziło oznakowanie C-16 + T-22 na chodnikach wzdłuż kluczowych arterii.
- Starostwo powiatu wejherowskiego wprowadziło analogiczne oznakowanie na ścieżkach rowerowych w Rumi ze względu na ich nawierzchnię z kostki betonowej i przecinające je liczne zjazdy bramowe.
- Zespół ds. Ścieżek (Dróg) Rowerowych GDDKiA w audytach ścieżek rowerowych, zaleca oddziałom GDDKiA wprowadzanie takiego oznakowania w przypadkach, w których nie jest możliwe doprowadzenie do zgodności ze standardami Najlepszej Praktyki. Pierwsze tego typu oznakowanie zostało wdrożone przy drodze krajowej nr 52 w Kętach.



**Rysunek 4.** Kraków: rozwiązanie tymczasowe dla zapewnienia ciągłości trasy rowerowej.  
Fot. Marcin Hyła.





**Rysunek 5.** Oznakowanie substandardowej infrastruktury rowerowej w Rumi (powiat wejherowski). Fot. Artur Bać.



**Rysunek 6.** Przejście drogi krajowej nr 52 przez Kęty. Fot. Janusz Pietraszek.

## **5. Podsumowanie**

Kombinacja znaków C-16+T-22 jest ważnym narzędziem organizacji ruchu rowerowego. W Polsce jest ono nawet bardziej potrzebne niż w krajach Europy Zachodniej, ze względu na występujące braki w infrastrukturze rowerowej, w szczególności znaczną liczbę substandardowych ścieżek rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych. Dodatkowym argumentem za stosowaniem tego typu oznakowania jest duże zróżnicowanie typów rowerów i ich użytkowników w Polsce – od rozwijających niewielkie prędkości osób starszych na „składakach” przez młodych rowerzystów na rowerach górskich po kolarzy szosowych.